PREFILATELIA de URUGUAY
Proceso Histórico y desarrollo del Correo hasta la aparición de los sellos "Soles cifras finas" en 1859







MONTEVIDEO



MONT.V.º

S.JVAN.BTA





MERCEDES







ELCOLLA







Héctor L. Volpe – Julio 2017

I) Aspectos Históricos relevantes del Correo Uruguayo

Evidentemente el tratamiento de la "Prefilatelia de Uruguay" es por mucho anterior al nacimiento del Uruguay como país independiente. La llegada o "descubrimiento" oficial del Río de la Plata fue entre febrero y marzo de 1516 por la expedición española al mando del Piloto Mayor Juan Díaz de Solís; aunque en realidad existió un viaje anterior en el año 1512 que se ocultó para evitar conflictos con el Reino de Portugal.

Ya desde antes de estos viajes existió un incipiente Correo que transportaban los expedicionarios; cuando Colón logra cruzar el Atlántico y arribar a estas tierras traía consigo las dos primeras cartas que arribaron al Continente; una de ellas del 17 de abril de 1492 dirigida a "*... quienes encontrase el almirante en su viaje*" solicitando apoyo o auxilio si lo necesitase y la otra del 30 de abril del mismo año y dirigida al parecer al "*Gran Khan*" ya que al tratarse de un documento reservado llevó omitido el nombre del destinatario.



Reproducción una de las primeras cartas de Colón

Si tenemos en cuenta que nuestra "República Oriental del Uruguay" con el nombre de "Estado Oriental del Uruguay" nace recién el 18 de julio de 1830 fácilmente observamos que transcurrieron más de 300 años de "prefilatelia" contra apenas 158 años hasta este conflictivo año de nuestro Señor del 2017.

Esto nos obliga a una breve explicación de a manera en que se desarrollo el Correo en esta parte de las Américas y del proceso de gestación de nuestro Correo Nacional; en el intervinieron numerosos factores que se inician con el "descubrimiento" y colonización de estos territorios por parte de los Imperios de España y Portugal, los intentos colonialistas de la Gran Bretaña, luego viene el proceso de Independencia de las colonias del Río de la Plata y el periodo republicano "prefilatélico" hasta la emisión de los primeros sellos postales para uso general y obligatorio en todo el Correo.

En el desarrollo de esta publicación intentare presentar la evolución del correo marítimo y terrestre a la vez que se va gestando nuestra Nación lo que no resulta nada sencillo pues tendremos que pasar por Colonización de España, Invasiones Inglesas, Portugal, Brasil, Provincias, etc, muchas veces con parte del territorio bajo un régimen y otro diferente en otra zona.

El Correo Marítimo prefilatélico entre España y Las Américas puede dividirse en tres períodos (1) desde la creación del oficio de Correo Mayor de Indias en 1514 hasta la promulgación del Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España y sus Indias Occidentales de 1764 (2) Desde el Reglamento Provisional de 1764 hasta la incorporación de los correos a la Real Armada en 1802 y (3) Desde 1802 hasta la emancipación de la Colonias.

1er período - Correo Mayor de Indias en 1514 hasta Reglamento Provisional de 1764

Para aquellos tiempos el correo estaba monopolizado en las cortes de Europa Central por la familia Tassis consolidada para el año 1500 en España por el maestro de postas Francisco de Tassis. En forma análoga, por real cedula del 14 de mayo de 1514, la Corona Española nombra como el primer "**Correo Mayor de Indias**" a Lorenzo Galíndez de Carvajal con facultades casi absolutas; esto comprendía las Indias (o Yndias, nombre por el cual se referenciaba a las Américas), Islas y Tierra Firme descubiertas y a descubrir. El oficio comprendía todos los despachos de España a las Indias y viceversa o en las mismas Indias entre sí o para otras partes; de esta forma se centralizaban los despachos tanto de la correspondencia oficial como de la particular.

Inicialmente existieron navíos o pequeñas flotillas que realizaban la travesía aisladamente pero pronto se apreció la conveniencia o necesidad de que los buques viajaran "en convoy " (una formación conjunta de varios tipos de buques) principalmente por la defensa de estos contra corsarios y otras amenazas. El sistema de la "**Flota de las Indias**" duro mas de dos siglos de 1561 a 1778 aunque existen antecedentes previos, ya para 1523 se asignaron cuatro buques de guerra para el transporte del correo, pero jurídicamente el sistema nace con la disposición del 16 de julio de 1561 que dispuso que no salieran mas naves individualmente sino en flotas.



Construcción de un Navío de aviso

La disposición ordenaba dos flotas anuales en enero y agosto que al llegar al Caribe se separaban acompañando a los buques cargueros a los diversos destinos. Se tomaba La Habana como base donde al cabo de unos tres meses los buques se volvían a reunir y emprendían el regreso a España; sin embargo, debido a los avatares de la época, esta planificación no siempre se cumplió.

Para 1569 se diferenciaban dos flotas; una con destino final a Veracruz, llamada Armada o **Flota de la Nueva España** y otra, la de Portobelo, destinada a Tierra Firme, llamada **Flota de Galeones o sólo Galeones**; esta última es la que mas nos interesa pues era la que arribaba a estos parajes. El nacimiento del "**Navío de aviso**" (buques pequeños y rápidos que inicialmente tenían prohibido transportar mercadería y pasajeros – comienzan con la Real Cédula de 1525) va parejo al desarrollo de estas flotas ya que los mismos eran los encargados de llevar a América la noticia de que la flota estaba a punto de salir con el fin de preparar las negociaciones.



Mapa de la Región del Río de la Plata; año 1600

La flota de las Indias se organizaba en los puertos de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar de Barrameda; en principio los "navíos de aviso" eran de pequeño tonelaje, unas 13 toneladas, pero para mejorar su estabilidad posteriormente fueron ampliados a 60 tons (en 1628) y hasta 100 tons (en 1649) aunque siempre manteniendo la prohibición de transportar en ellos mercaderías y especialmente metales preciosos para evitar el saqueo por parte de los piratas. En algunos casos aislados se autorizo el transporte de alguna carga.

La Casa de Contratación era la encargada de despachar los navíos de aviso, en 1561 se estableció su regulación. La mayor parte de los mismos fueron construidos en el Cantábrico o en los astilleros americanos de Cuba, Panamá o Veracruz. Existieron pequeños cambios en el sistema con variaciones en la cantidad de avisos aunque normalmente no se cumplieron las frecuencias reglamentadas; en 1625 se establecieron 6 anuales pero en 1628 solo se sufragaron 4 de ellos.

De acuerdo a la reglamentación no estaba exceptuada de franqueo ni siquiera la correspondencia de las más altas autoridades del Reino y de las Indias; únicamente podían transportar mensajes fuera de valija "criados o personas semejantes". Recién en 1630 Felipe IV decide que los Correos Mayores no pueden aplicar portes de cartas al servicio del Rey y remitidas a miembros de las Audiencias y Oficiales de la Real Hacienda.

De ese mismo año 1628 es que existe documentación de la primer tarifa postal española para el Correo Marítimo colonial; evidentemente existían tarifas previas pero solo se conocen por piezas

existentes remitidas desde diversos puntos del Nuevo Mundo a la Península y cuyos portes varían de medio a dos reales. La tarifa de 1628 era de 1 real por la 1er onza mas un real por cada onza sucesiva y pasando de una libra medio real mas por cada onza; esta tarifa fue de larga aplicación ya que duro hasta 1707. En julio de 1707 la tarifa pasa a ser 2 reales de plata por carta sencilla y medio peso escudo de plata la onza tanto de ida como de vuelta pero solo dura hasta febrero de 1708 en que se deja sin efecto. Recién se conoce una nueva tarifa en diciembre de 1716 en que el Rey dispone que a las cartas porteadas de las Indias se les portease con 6 reales de plata la onza.

Además a partir de 1652 se contrataban navíos particulares para el transporte de mercaderías lo que redundará en que no se cumpliera con las frecuencias establecidas.

Para 1711 la Corona Española había modificado la tendencia a otorgar a particulares la explotación de algunos servicios públicos y creo la "**Real Renta de Correos y Posta**"; por problemas económicos (principalmente el costo de indemnizar a los particulares titulares de estos derechos adquiridos) continuo el arriendo de estos servicios por unos cuantos años, pese a que existieron varios intentos y proyectos para ello.

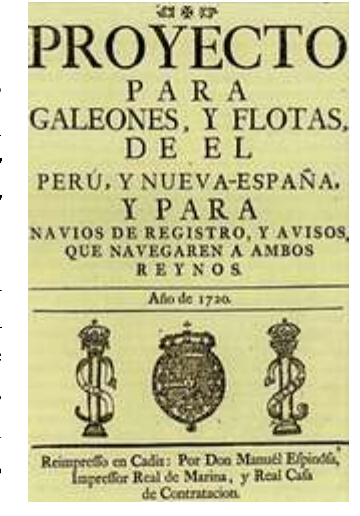
El 7 de diciembre de 1716 es creado por real decreto lo que podemos considerar como la **primer marca de documento o pliego oficial** que podemos relacionar con correspondencia remitida a Las Américas: consiste en el escudo real de Castilla, para ser aplicado en *"... las cartas de los Ministros y Tribunales que se dirigiesen desde esta Corte a las autoridades a quienes se concedía Franquicia Oficial se entregasen francas de porte; y para que estas pudieran distinguirse entre las demás se estampara en su cubierta un sello de tinta, que comprenderá el Escudo Real de Castilla y León .....";* aunque el propio decreto se contradice pues en su art 18.10 indica que *"...nadie en España, ni en las Indias será esento de este porte, aunque sean los Virreyes, Gobernadores, Capitanes Generales, etc, etc , etc ... aunque lleven los pliegos el sello Real de Castilla y León para cortar de este modo los fraudes que se experimentan ....".* Estas disposiciones se repitieron en julio de 1770 y en abril de 1798. En resumen, la franquicia era valida en España con determinadas condiciones pero absolutamente prohibida en el Correo Marítimo.





Se han llegado a catalogar 24 tipos distintos de este sello real conocido como "sello negro" debido al color de la tinta con que se aplicaban; siete de estos tipos corresponden al siglo XIX. Los tres de la derecha aparecen utilizados en 1781, 1791 y 1808 respectivamente

Para 1718 se ordeno despachar un total de cuatro navíos de aviso para cada Virreinato (8 en total). En América el Correo Mayor de Indias nombraba capitanes y tenientes como maestros de postas y postillones para organizar el correo estableciendo itinerarios, responsabilidades, etc.



PROYECTO
PARA
GALEONES, Y FLOTAS,
DE EL
PERÚ, Y NUEVA-ESPAÑA.
Y PARA
NAVIOS DE REGISTRO, Y AVISOS,
QUE NAVEGAREN A AMBOS
REYNOS.
Año de 1720.

Reimpresso en Cadiz: Por Don Manuel Espinosa, Impressor Real de Marina, y Real Casa de Contratacion.

Buscando derogar el transporte de la correspondencia por particulares se elaboran varios proyectos, uno de los mas relevantes es el firmado por el rey el 23 de abril de 1720 con el nombre de "*Proyecto para Galeones, y Flotas, de El Perú, y Nueva- España, y para Navíos de Registro, y Avisos que navegaren a ambos Reynos*".

Además en mayo de 1720 se establece que la correspondencia procedente de América quedaría libre de portes, lo que se mantuvo hasta la promulgación del "Reglamento Provisional del Correo Marítimo de 1764"; el franqueo de una carta a España era el mismo que para todas las Colonias, la tarifa dependía del peso de la carta y generalmente era abonada por el destinatario en España; evidentemente existieron varias quejas de los Correos Mayores pero el Rey se mantuvo en su posición.

Como medida complementaria y para disminuir el transporte ilegal, el 28 de abril de 1732 se pone fin legal a la prohibición de carga para los navíos de aviso permitiendo ciertas cantidades según el tipo de viaje a realizar.

Finalmente, el fracaso del sistema de “avisos” acompañado de la decadencia de la “Flota de Indias” llevo a que en el año 1764, Carlos III crease la institución de la “Empresa Estatal de los Correos Marítimos”. Este sistema consistía en definitiva en incorporar al Estado un servicio de Fragatas Correo que se engloba con la creación de los “Correos Marítimos de la Corona”.

La correspondencia que circulaba por vía terrestre y marítima seguía procedimientos distintos en cuanto al franqueo y reglamentaciones aplicadas; de modo general podemos decir que el Correo Marítimo entre 1514 y 1764 fue transportado de la siguiente manera: (a) el correo oficial en los llamados “navíos de aviso” o algún buque fletado especialmente para la ocasión (b) la correspondencia particular por medio de buques mercantes que sin fecha determinada realizaban el cruce transatlántico siendo transportada en la mayoría de los casos sin registro, pago de porte ni responsabilidad alguna.

Mientras se desarrollaba el sistema de la “Flota de las Indias”, y de modo muy sucinto, el proceso de descubrimiento y colonización del área del Río de la Plata había sido el siguiente:

En 1512 el primer explorador que toco los territorios actualmente pertenecientes a la R.O.U. fue el malogrado Juan Díaz de Solís quien ingreso a un gran estuario que por su extensión y sabor de las aguas llamo “Mar Dulce”; en el 2do viaje realizado a esta zona en el año 1516 fue ultimado por los indígenas en lo que se supone son las actuales playas de Colonia.

El primer sistema aplicado por la Corona Española para la Colonización fue el de “**Los Adelantados**” que era el título que se otorgaba a quienes conducían una expedición marítima dándoles por adelantado el gobierno de las tierras que descubriese y conquistase.

Durante este período la organización adoptada por España para el control de sus dominios fue en base a Virreinatos; Para América del Sur inicialmente se creo el Virreinato del Perú (1535-1821) del que dependían estos territorios. Muchos años después, en 1776, se realiza una división de los territorios creándose el **Virreinato del Río de la Plata** (1776-1814) el cual comprendía a la actual Republica Oriental del Uruguay ya que incluía a las Provincias de Buenos Aires, Montevideo, Asunción y el Reino de Chile.

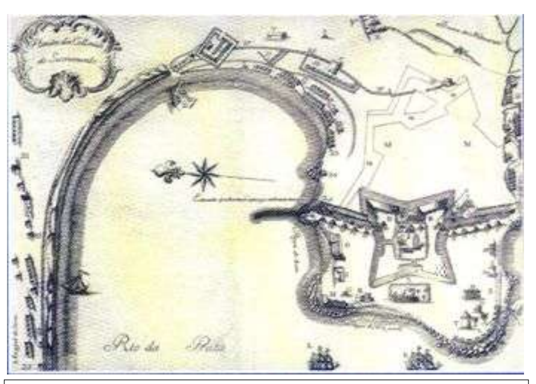
En 1573 es fundado por Ortiz de Zárate (1521-1576) el pueblo - fortín de San Gabriel (pequeña factoría en la isla de San Gabriel, frente a Colonia) pero no prospero y fue destruido por los indios.

Hernandarias o Hernando Arias de Saavedra (1564 – 1634), fue el primer gobernante criollo (se llamaba así a los nacidos en América) de Bs. Aires; para 1610 introdujo el ganado vacuno y caballar generando riqueza para la región.

Ante la imposibilidad de poder doblegar a los indígenas por medios violentos, el 30 de enero de 1609, Felipe III ordena la reducción de los indígenas a través de las Misiones Jesuíticas.

En 1618 la comarca del Río de la Plata, que aún dependía del virreinato del Perú, se dividió en dos provincias: Río de la Plata o Bs.Aires y Paraguay o Guaira. Uruguay quedo dentro de la provincia del Río de la Plata y el primer gobernador fue Diego de Góngora.

Como resultado de las gestiones de apaciguamiento de los indígenas realizadas por Góngora y su sucesor Francisco de Céspedes junto con la intervención de los Jesuitas se logra la fundación de Sto Domingo de Soriano, en las proximidades de la boca del Río Negro.



Colonia de Sacramento fortificada

En el Norte se fundan las Misiones Jesuíticas con el fin de evitar la esclavitud de los indios guaraníes y proporcionar la moral y tecnología de la civilización occidental.

Por necesidades comerciales y políticas que escapan al alcance de esta obra el enfrentamiento con el Reino de Portugal (y posteriormente el Imperio de Brasil) fue constante por mas de 100 años produciéndose numerosos conflictos bélicos, fundación y destrucción de centros poblados, establecimientos de nuevas rutas de comunicación y otros hechos que de una u otra manera influyeron en los sistemas de correo utilizados en las

diferentes épocas. No podemos dejar de lado las llamadas “Invasiones Inglesas” las cuales también tuvieron su particular influencia.

En enero de 1680 es fundada por 1ª vez la “Nova Colonia do Santísimo Sacramento” por parte del gobernador de Río de Janeiro don Manuel Lobo. Ocupa una estratégica posición frente a Buenos Aires y cercana a la desembocadura de los Ríos Paraná y Uruguay que eran las rutas comerciales españolas hacia el interior. Rápidamente los españoles intervienen y el 7 de agosto del mismo año la guarnición portuguesa es rendida y los españoles ocupan la colonia constituyéndose así en el primer asentamiento español en estas costas del Plata.

Entre 1680 y 1777, en que por el tratado de San Ildefonso la Colonia quedo definitivamente en manos españolas, se produjeron cinco ocupaciones Españolas / Portuguesas de la Colonia, ya sea por acciones militares o como resultados de tratados. La Colonia siempre fue un foco de contrabando con Bs.Aires y toda la región debido a las restricciones comerciales que imperaban en la época; este contrabando originaba que frecuentemente arribaran navíos, especialmente de bandera Portuguesa, los que traían y llevaban correspondencia de y para Europa sin ningún control por parte de las autoridades.



Montevideo en la época de las Invasiones Inglesas

Dentro de este período, en 1723 estando la Colonia en manos de Portugal, se realizo desde la misma una expedición que funda un establecimiento militar donde posteriormente se levantaría Montevideo. Rápidamente intervino Bruno Mauricio de Zabala, el cual tenía desde hacia tiempo (13 de nov. de 1717) ordenes expresas del Rey de España Felipe V de la fortificación del puerto de Montevideo; es así que procede a desalojar a los Portugueses e iniciar la ocupación continua y permanente del lugar lo que culmina en 1726 con la fundación de la ciudad de Montevideo.

Los Correos regulares en la Gobernación del Río de la Plata se inician en el año 1748 cuando a solicitud del Regidor del Cabildo de Bs.Aires, don Domingo de Basavilbaso, el 17 de junio de ese año es nombrado el primer Teniente de Correo Mayor, Juan Vicente de Vetolaza y Luna (existieron 4 Tenientes de Correo Mayor en Bs.Aires, el último de ellos fue don Matheo Ramón de Alzaga y Sobredo quien actuó hasta 1769); poco después, el 31 de julio de 1748 partió el primer correo regular entre Bs.Aires y Potosí arribando el 19 de septiembre.

El 22 de diciembre de 1749 Fernando VII expidió una Real Cédula por la que creó la Gobernación de Montevideo.

En los años siguientes España va poblando este territorio instalando numerosos fortines tanto por los márgenes ribereños como hacia el interior, junto a los cuales se instalaban núcleos de población apareciendo así diferentes oficinas postales: Paysandú – 1755; San Fernando de Maldonado – 1757; San Carlos – 1763; Salto – 1766; Real de San Carlos – 1769; Guadalupe – 1774; Capilla de Nueva Mercedes – 1781; San José – 1783; Concepción de Minas – 1783; Santa Teresa – 1793; Melo – 1799.



Como primer antecedente de regulación del Correo Oficial podemos considerar las instrucciones emitidas por el Rey Carlos III el 30 de enero de 1762 a los Administradores Generales de la Renta de Correos y Postas dentro y fuera de España. Escritas con el florido y particular estilo de la época este “decreto real” tiene el sugestivo título de “*INSTRUCCIÓN, QUE MANDA observar S.M en todo el Reyno sobre el modo de formar sumariamente, y de plano las causas de denuncia, y aprehensión de Cartas fuera de Valija, que conduzcan fraudulentamente cualesquier personas no empleadas en las Estafetas, o Correos*”.

Algunas precisiones: (1) el texto que se transcribe es literal manteniéndose el estilo y las variaciones gramaticales de la época (2) en esta época, y por muchos años después, se hace

referencia a la “renta de Correos” lo cual significa que el Correo se consideraba una fuente de ingreso para el Estado y de ahí la importancia de proteger la misma y considerar a los defraudadores con gran rigurosidad (3) este decreto en su art 1 hace referencia a la Ordenanza XXVII establecida en 1743 por el Señor Phelipe Quinto como antecedente de los “Oficios de Correo” (4) para 1762 regia el sistema de “Adelantados” en el Río de la Plata y se estaba organizando el Correo y por dicho motivo estos “decretos reales” eran remitidos a Bs.Aires para su cumplimiento.

Volviendo al decreto en sí, en lo que hace al Correo Oficial, se destacan los siguientes artículos:

Art 15 - *Como en fraude de la providencia de sellar las Cartas, introducida para facilitar al Público la* ***correspondencia privada****, ha llegado la malicia a* ***falsificar el mismo Sello que usan los Oficios****, se manda, que en el caso de aprehenderse cualquier delincuente de esta especia, se le forme por el Visitador o Subdelegado su causa, poniendo los sobrescritos, o parte fingido en los Autos, para verificar el cuerpo del delito; y sustanciada la causa, se remitirá a los Administradores Generales de esta Renta, o al Escribano principal del Juzgado de la Superintendencia General de Correos, para que el se determine, imponiéndose la pena de diez años de presidio al que se probare aver cometido semejante delito de falsificación d e Sello, Parte o licencia, además de la perdida del empleo que tenga en servicio de S.M.*

Art 16 - *Los que bajo el* ***sello de las Armas Reales*** *remitan de fraude, Gacetas, Mercurios, o correspondencias particulares, por* ***estar reservado el Sello para los solos despachos de oficio del servicio de S.M. y de la causa pública****; procediendo justificación, estarán sujetos a la pena que se les imponga, dando cuenta a S.M. proporción del exceso.*

Art 17 - *Para probar este delito tendrá facultad el Administrador, que tenga sospecha de semejantes fraudes en personas, a quienes de oficio no es regular venirles tales Cartas, o los que teniendo derecho de que les vengan, abusen en principio de los Portes, de obligarles a que en su presencia, y de un Escribano abran la Carta, y manifiesten la firma, para ver si es de los* ***Ministros, que por los Reales Decretos tienen el uso del Sello****, y si hay dentro de tal Pliego Gacetas, o Mercurios, o otros papeles que adeuden porte, como Autos entre particulares. Y en caso de aver fraude, deberá el Administrador dar cuenta de la aprehensión, para que se siga la causa por el Subdelegado, o Justicia Ordinaria en su defecto, remitiéndose para providencia fenecida la sumaria al Subdelegado mas inmediato, y por este evacuadas las citas, y tomada la declaración al Reo, al Juzgado de la Superintendencia General de esta Renta para que se le de el curso regular .*

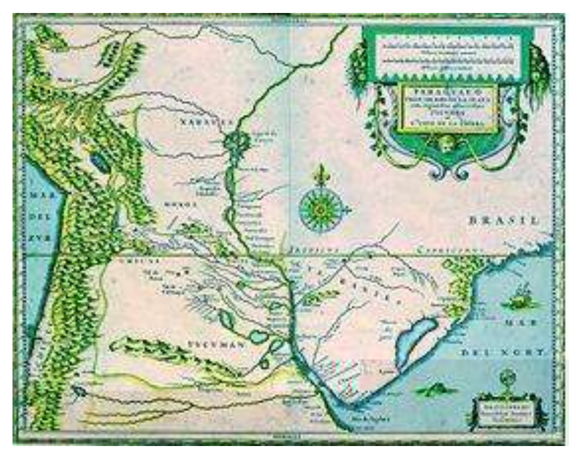


Poco tiempo después, el 23 de julio de 1762 el Rey emite un extraordinario documento que nos detalla el funcionamiento del Correo en la época; el mismo se trata de la “*ORDENANZA Que manda el Rey observar a los Administradores, Interventores, Oficiales, Carteros, Mozos de los Oficios de Correo Mayor del Reyno, los Visitadores y Guardas de la Renta, Maestros de Postas, y Postillones, para el buen desempeño de sus encargos*”. Dentro de esta Ordenanza se establecen las disposiciones para todos los integrantes del sistema de Correos; en las correspondientes a los OFICIALES DE LAS ESTAFETAS se destaca la siguiente:

Nro 04 - *Cualquiera* ***oficial que baxo su cubierta hiciere venir Cartas para otras personas****, Mercurios, Gacetas, y otros papeles impresos, o manuscritos, deberá satisfacer los portes de ellos. Y para que esto se pueda comprobar, se les impone la precisión de que las abran a presencia del Administrador, o del Oficial Mayor en ausencia, enfermedad, o fallecimiento de él; pero si fueren* ***Cartas de correspondencia particular suya, no siendo excesiva****, en este caso se les concede la* ***franquicia de ellas****, siendo dentro del Reyno, pues así como se les facilita este alivio, es justo no dexar libertad para los abusos que hasta ahora se han experimentado, por la tolerancia, y mala inteligencia que han dado a la mente de su Magestad; bien entendido, que la contravención de esta Ordenanza comprende a todos los dependientes de los Oficios de Correos.*

Hasta el año 1764, las primitivas comunicaciones postales terrestres de la intendencia de Buenos Aires eran regidas por un "Teniente de Correo Mayor y de Yndias" y los correos funcionaban en base a "chasquis" que iban hasta Perú, Chile y Potosí. Para el correo marítimo existía una conexión entre Montevideo y Cádiz (España) que era la ciudad que centralizaba el Correo de América.

La correspondencia llegaba a Montevideo en diferentes tipos de naves "avisos", "de registro" o "galeones" y de allí era trasladada a Buenos Aires en naves de tipo "chasqueras" (pequeños barcos de vela que transportaban correo, mercadería y pasajeros) en donde el Teniente de Correo Mayor realizaba la distribución y enviaba a las regiones correspondientes.



Con respecto a la correspondencia con destino a las Misiones Jesuíticas, cuando estalla la insurrección de las mismas es enviada una expedición militar desde España a cargo de don Pedro de Cevallos quien llega a Montevideo en 1757 trasladándose luego a Misiones donde permanece hasta 1761. Se crea en este periodo un correo de "chasquis" desde Buenos Aires hasta el cuartel general en Santa Fe el cual era independiente del que regia el "Teniente de Correo Mayor y de Yndias" y se efectuaba por medio de soldados. La ruta que dispone Cevallos para estos chasquis pasa por el territorio de la Banda Oriental convirtiéndose de esta manera en la primer ruta postal esencialmente Uruguaya. En 1762 Cevallos vuelve a Montevideo y dirige la cuarta toma de Colonia; el correo de Misiones quedo disuelto con el regreso del General.

Nota: Son muy escasas las piezas postales provenientes de este período que se puedan relacionar directamente con la Banda Oriental; recordemos que Montevideo recién se funda en 1726 por lo tanto fue muy escasa la correspondencia dirigida a esta región.

2do período - Reglamento Prov. de 1764 hasta incorporación de los correos a la Armada en 1802

Para 1764 el progresista e ilustrado Rey de España Carlos III seguro de la importancia del correo para el desarrollo del comercio y de la civilización elimina el sistema de "avisos" y el 6 de agosto de 1764 resuelve la creación de los "**Correos Marítimos del Estado**" fijos entre el puerto de La Coruña y el de La Habana debiendo salir un navío cada mes con la correspondencia para las Antillas, Nueva España y el Perú donde los gobernadores debían designar "Administraciones de Correos" en cada uno de los puertos de arribo.
El sistema consistía en incorporar al Estado un servicio de fragatas correo; este sistema perduro hasta fin de siglo cuando por diversos avatares bélicos todos sus efectivos son incorporados a la Armada militarizándose sus servicios y desapareciendo como tal la institución de los Correos Marítimos y pasándose a llamar entonces "**Servicio de Correos de la Armada**".

Recién en la Tarifa de portes para el Correo Marítimo publicada el 24 de agosto de 1764 se establece la aplicación de una francatura que autoriza a establecer una tasa para la correspondencia dirigida a las Indias Occidentales o viceversa. En esa época franquear significaba abonar el porte por adelantado por parte del remitente; el sistema habitual era que el porte fuese pagado por el destinatario. La constancia del franqueo era la nota del Administrador de correo en la carta dejando constancia de ello y con su media firma.

La frecuencia establecida desde España para el correo marítimo era bimensual estando sujeta la misma a los avatares de Corsarios, Piratas o navíos de guerra Ingleses que muchas veces provocaban largos periodos de cese en el servicio. También estaba autorizado el transporte de correspondencia en navíos "de registro" los cuales se hacían cargo de cajones de correspondencia publica y privada bajo diferentes condiciones de transporte.

El mismo año 1764, procurando quedar menos expuestos a los ataques de los corsarios beréberes se sustituye el puerto de Cádiz por el de "La Coruña" como puerto de ultramar para tráfico postal y comercial. En principio solo salía un paquebote con destino a la Habana una vez al mes llevando

toda la correspondencia de Indias y mercaderías. Sin embargo la carrera de Cádiz a Bs.Aires no desapareció y continuo operando aunque en forma aleatoria, hasta por lo menos 1771. No todos los buques que salían de Cádiz llevaban correspondencia sino que esto era una opción del Administrador de Correos de estos puertos; se registran 20 navíos (viajes) de ida y 14 de vuelta en el período 1766 – 1768 que transportaron correspondencia.

Además existen documentados algunos escasos viajes con transporte de correspondencia desde los puertos de Ferrol (también en La Coruña - 4 de ida y 1 de vuelta) y de Tenerife (Islas Canarias - 2 de ida) en el mismo período 1766 – 1768.

Debido a que la tarifa era variable según el peso y la distancia recorrida se hace necesario determinar el origen y destino de la correspondencia: se crean entonces (septiembre de 1764) tres tipos de cuños "**ESPAÑA**" , "**YNDIAS**" e "**YSLAS**".



Debe tenerse en cuenta que para la correspondencia dirigida desde América a España se consideraba a todo el continente como una entidad nombrándose como "YNDIAS", pero en la correspondencia entre los distintos territorios de la propia América se distinguió el territorio continental con el calificativo de "**YNDIAS**" del territorio insular (Cuba, Sto Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita) que se refería con el nombre de "**YSLAS**".

Dentro de esta planificación, el Rey Carlos III, hacia 1765, dispone finalizar formalmente con el sistema de Correo Mayor de Indias aunque esto demorara hasta 1768 en que se implementará la reforma.

La marca "ESPAÑA"

La marca lineal ESPAÑA debía aplicarse en los puertos de salida a toda la correspondencia dirigida a las Américas; en caso que alguna cubierta fuese recibida en algún puerto de las Américas sin la misma debía aplicarse en la primer administración que dispusiese de esta, ya fuese en tránsito o a la llegada.

Los cuños inicialmente fueron fabricados en España, de bronce con mango de madera. Fueron enviados al puerto de "La Coruña" y algunos días mas tarde alrededor de 25 de ellos fueron enviados para ser distribuidos en las Administraciones Postales del Nuevo Mundo. Según documentación existente quedaron 10 cuños en la Habana y otros 14 distribuidos en el continente sin que se especifique su asignación exacta (Ref: Academus nro 14 – nov 2010). También es conocido que algunas Administraciones que no los recibieron hicieron fabricar sus propios cuños.



Existieron entonces varios modelos de cuños tanto en puertos de España (La Coruña y Cádiz) como en Administraciones del Nuevo Mundo; diferentes autores clasifican 14 marcas ESPAÑA diferentes ya que algunos puertos tuvieron más de una marca en distintos periodos de tiempo; la marca correspondiente a Buenos Aires fue fabricada localmente; se conoce usada entre 1770 y 1816 y es de unos 32 x 6 mms; como la mayoría (aunque no todas) tiene la característica de tener las letras "AÑ" superpuestas a modo de abreviatura.

Nota: Según W. Bose existen dos de estas marcas lineales ESPAÑA aplicadas desde 1781 y 1789 respectivamente, ambas con tinta roja y que la inferior parece haber sido solo aplicada en Bs. Aires; según otras opiniones (las cuales comparto) la 2da no se trata de una marca diferente sino que es la misma donde debido al desgaste del cuño y presión ejercida al aplicarla se marcaron los bordes del cuño. El mismo Bose nos dice que no se conoce en cartas remitidas a Montevideo aunque seria lógico que hubiese; como vemos en el ejemplo a la fecha han aparecido algunas de ellas.





Esta carta esta fechada en el texto 14 de octubre de 1803 por lo cual se encuentra al límite de este período aunque es válida para analizar el empleo de la Marca **ESPAÑA** *en correspondencia dirigida a Montevideo. Anotada arriba "Correos Marítimos", es difícil determinar si la marca fue aplicad a en "La Coruña" o en Montevideo ya que si bien no existe constancia de la existencia de esta marca en Mdeo es muy probable que se hubiese confeccionado alguna de ellas localmente. Como veremos a fines de 1802 el "Correo Marítimo del Estado / Real" fue abolido por lo cual esta carta debe haber sido transportada por "la Flota Real" en navíos de registro. (ex Parmiggiani)*

Por su parte, la correspondencia que se remitía desde América (continental) a España debía tener un sello que dijera "**YNDIAS**". Estas marcas se aplicaban en tinta roja o negra; al igual que las anteriores cuando se olvidaban de aplicarlas en el puerto de salida se las aplicaba en el puerto de llegada.



Carta circulada de Montevideo a La Habana, fechada 5 de enero 1841. Marca **YNDIAS** *y* **3** *(reales) en negro, estampada a la llegada por equivocación al proceder la carta de Uruguay – Ref: Remate Soler & Llach*

El primer navío en arribar al puerto de Bs.Aires fue el buque de registro "San Lorenzo" el 1 de noviembre de 1765 (según otros autores fue el 17 de agosto en una fragata de registro denominada "San Raphael" que había embarrancado en las costas de Maldonado y por motivo de ese naufragio las cartas llegaron mojadas). El Gobernador de Buenos Aires, don Pedro Cevallos no había designado el "Administrador de Correos" por lo cual encargo estas actividades a los Oficiales Reales y dispuso que "*..... ninguna persona despachase cartas a España, sino fuese por intermedio de los Oficiales Reales*", tomándose igual medida para el puerto de Montevideo. Este es el primer paso para la regularización del servicio entre España y el Río de la Plata. Los Oficiales Reales estuvieron a cargo de la administración de la correspondencia hasta inicios de junio de 1767 habiéndose recibido en el período 8 navíos con correspondencia; con respecto a la remitida hacia España no se conoce información.

Como el beneficio de esta línea de correo no alcanzaba a las Provincias del Río de la Plata el Gobernador de Buenos Aires don Pedro de Cevallos se dirige al Marques de Grimaldi, ministro de Estado y Súper intendente General de Correos, planteándole la conveniencia de establecer otra línea que desde La Coruña arribase directamente a Bs.Aires. A efectos de que la línea resultase redituable propone que estos navíos transportasen mercadería variable a la ida y cueros al regreso.

Para inicios de 1767 Grimaldi acepta y dispone la construcción de paquebotes adecuados para este servicio pero mientras tanto, deseando hacer una prueba, ordena que uno de los navíos destinados a la línea de La Habana llamado *"El Príncipe"* partiese con la correspondencia oficial y particular mas una carga de "hierro y caldos".



Esta nueva línea se denomina "Carrera de Buenos Aires" y debido a los peligros que entrañaba la navegación por el estuario del Río de la Plata se establece que los buques debían ingresar directamente al puerto de Montevideo

donde se descargaba la correspondencia, se apartaba la destinada a esta plaza y el resto se trasladaba a Buenos Aires en las "chasqueras" en donde el Teniente de Correo Mayor realizaba la distribución y la enviaba a las regiones correspondientes.

El 31 de mayo de 1767 llega al puerto de Montevideo el paquebote *"El Príncipe"* al mando del Cap. Dn Manuel Antonio de la Villa, transportando unas 1.248 piezas de correspondencia (hay diferencias en estos números según diversos autores); da así **comienzo al Correo Marítimo entre España y el Río de la Plata** siendo su primer Administrador de Correos en Montevideo Melchor de Viana y en Bs. Aires don Domingo de Basavilbaso.

Junto con la correspondencia vino el "**Reglamento Provisional del Correo Marítimo de España a sus Indias Occidentales**" que el Marques de Grimaldi había dictado el 24 de agosto de 1764 cuando se estableció la línea a "La Habana" y unas "instrucciones especificas" para aplicarse en esta nueva línea sobre los principales puntos. Estos dos documentos constituyen las primeras regulaciones para el establecimiento de las líneas formales de correo.

El "Reglamento Provisional" constaba de 22 artículos que cubrían numerosos aspectos del Correo Marítimo; en resumen:

Frecuencia mensual siempre que sea posible; Procedimientos de control de las valijas; Curso y puertos a tocar; Transporte por vía terrestre; Portes del correo marítimo y de la correspondencia interior; Prohibición (a cualquier navío) de llevar cartas sueltas; Procedimientos en Aduanas; Relaciones con otras autoridades; formación de listas, distribución de cartas y uso del sello para portearlas.

Con respecto a los usuarios del correo el Art 18-10 decía : "*También es declaración, que **nadie en España, ni en las Indias será exento de este porte**, aunque sean los Virreyes, Gobernadores, Capitanes grales, Audiencias, Tribunales de Inquisición, Cruzadas, ni otros algunos, **aunque lleven los pliegos el sello Real de Castilla y de León**, para cortar de este modo, los fraudes que se experimentan; debiendo llevar cuenta y razón de los portes, en lo que sea de oficio, para cobrarles de las penas de Cámara y gastos de Justicia en lo que toca a Tribunales. Y en esta misma regla será comprendido el **Consejo de Indias, excepto el Presidente, Fiscales y Secretarios del mismo Consejo, que gozarán de la franquía de portes de los pliegos que se les dirijan**; bien entendido que quiere S.M. no entreguen a nadie pliego que venga para otro bajo su sobre-escrito; debiendo encaminar precisamente todos los que lleguen en esta forma al Correo Central, para que allí se corten los respectivos portes; y por lo que mira a las Secretarias del Despacho se llevara cuenta y razón separada."*

En cuanto a las instrucciones especificas para la línea incluía la frecuencia de las 4 expediciones; pagos de derechos reales de los "géneros de libre comercio"; curso a seguir por los Paquebotes; controles con la correspondencia; designación de autoridades y algunos otros detalles.

El reglamento de 1764 establece las primeras tarifas generales aplicadas tanto en España como en sus territorios coloniales. Las tarifas establecidas (Arts 18.1 al 18.11) eran:

Cartas de España para las Indias con exclusión de la Isla de Puerto Rico

Carta sencilla hasta media onza inclusive	*- 3 reales de plata*
Carta doble desde media onza inclusive	*- 5 reales de plata*
Carta de tres cuartas de onza	*- 7 reales de plata*
Por la onza de paquete	*- 10 reales de plata*

Cartas de todas las Indias para los reynos de España

Carta sencilla hasta media onza inclusive	*- 4 reales vellón*
Carta doble desde media onza inclusive	*- 9 reales vellón*
Carta de tres cuartas de onza	*- 12 reales vellón*
Por la onza de paquete	*- 16 reales vellón*

A estas tarifas se debía agregar cuando correspondía el *sobreporte terrestre* que era el monto que correspondía por el transporte terrestre desde el puerto "*hasta el parage respectivo destino de las Cartas, porque la tarifa antecedente se establece únicamente en consideración a la conducción por mar de esta correspondencia yente y viniente*".

Este reglamento permitía el Franqueo Previo; en el apartado IX indicaba “.... *todas las personas que quisieren franquear su correspondencia, así para las Indias Orientales, como desde ellas para España, pueden exceutarlo; acudiendo para ello a los Oficios de Correo, que S.M. tiene en estos Reynos; y a los que de su Real Orden se van a establecer en aquellos Dominios, en donde se les admitirán las cartas, pliegos y paquetes, pagando los portes respectivos, con arreglo a la tarifa antecedente; en inteligencia de que unos y otros Oficios se tendrá el mayor cuidado de entregar francas a las personas a quienes vayan o vengan dirigidas las tales cartas, pliegos y paquetes*.”

Debido a que el franqueo dependía del peso de la carta es que en alguna correspondencia (la llamada “de peso”) aparecen anotaciones que indican el mismo; este peso esta indicado en onzas, con intervalos de un cuarto de onza, o en adarmes donde media onza corresponde a ocho adarmes. Cuando una carta era “sencilla” o “doble” (un pliego completo) normalmente no se asentaba el peso utilizándose solo esa característica para portearla. Estos procedimientos deben ser estudiados dentro de el periodo de cada pieza en particular por las variaciones por las que fueron pasando los portes.

También se prevenía que para las cartas que hubiesen pagado la tarifa respectiva con arreglo a la tarifa precedente se deben entregar francas a los destinatarios y para ello “*....por el Administrador respectivo se ha de notar en las cubiertas de las cartas franqueadas la distinción de serlo con media firma, para que puedan darse libre de portes*”. A fin de evitar a los Administradores el trabajo de poner esa anotación el señor Basavilbaso mandó hacer sellos con la palabra **FRANCA** y los envió a todos ellos. Este se trataría del 1er sello lineal utilizado para indicar que el franqueo había sido pagado que se utilizó en estas tierras.

El 5 de julio de 1767 el Gobernador de Bs Aires, Francisco de Bucarelli, nombro Administrador provisional del Correo Marítimo a Domingo de Basavibaso, cargo que posteriormente será confirmado por los Directores Generales de la Renta y el marqués de Grimaldi incluyendo a su hijo Manuel de Basavibaso.

El 2 de noviembre de 1767 el marqués de Grimaldi firma el decreto en que establece la nueva línea de Correo Marítimo entre la Coruña y Buenos Aires – Montevideo; el 3 de noviembre se publica en la prensa de España:



“*Se avisa al publico, que a mas del correo de mar, que normalmente se despacha desde el puerto de La Coruña a la de San Cristóbal de la Habana, con la correspondencia de estos Reynos y las Yndias Occidentales, ha resuelto el Rey se establezca de quenta de la Real Hazienda expediciones que deberán salir anualmente del puerto de La Coruña al de Buenos Aires con todos los pliegos y cartas que se quieran enviar en derechura para aquel destino y demás Provincias del Reyno del Perú.*
Los Paquebotes que han de servir la expedición saldrán el uno en 15 de febrero, otro 15 de junio, otro 15 de septiembre y otro 15 de diciembre. El día 15 de diciembre saldrá el primero de estos Paquebotes.”

Antes que *“El Príncipe”* estuviese de vuelta en “La Coruña” se habían terminado los paquebotes mandados construir especialmente para la línea quedando así establecida definitivamente con el paquebote *“Princesa”* agregándose sucesivamente el *“Gallego”, “Patagón”* y *“Tucumán”.*

Según lo establecido en las “instrucciones especificas” inicialmente se realizan cuatro viajes por año según el siguiente cronograma: 15 de febrero para llegar a Mdeo aprox. el 15 de mayo; 15 de junio para llegar aprox. el 15 de septiembre; 15 de septiembre para llegar aprox. el 15 de diciembre y 15 de diciembre para llegar aprox. el 15 de febrero. El 2do paquebote, *“El Princesa”,* llego recién al año siguiente el 24 de abril de 1768. En 1777 este paquebote pasa a ser bimensual.

Nombre del paquebote	Fecha de salida La Coruña	Fecha de llegada Montevideo	Fecha regreso Montevideo	Fecha llegada regreso
Princesa	15-12-1767	20-04-1768	18-06-1768	24-09-1768
Patagón	17-02-1768	29-06-1768	3-09-1768	2-12-1768
Tucumán	15-06-1768	19-11-1768	2-02-1769	20-05-1769
Gallego	16-09-1768	22-12-1768	2-03-1769	18-05-1769
Princesa	21-12-1768	01-04-1769	6-06-1769	15-08-1769
Patagón	18-02-1769	————	18-07-1769	17-10-1769

Cuadro de los primeros viajes de la Carrera Coruña – Bs.Aires (Fte – Academus Nro 15 – Nov 2011).

En 1767 y pese a problemas de competencia con Buenos Aires Montevideo fue elevada a la categoría de “Administración Principal” encargándose con exclusividad del correo marítimo, mientras que el terrestre de la provincia paso a depender de Buenos Aires junto al de Paraguay.

Junto con la confirmación del nombramiento de Basavilbaso, el 20 de abril de 1768 la Superintendencia General de Correos de España designa al Sr. Melchor de Viana Administrador de Correos de Montevideo, creando este la primer Oficina de Correos en el territorio de Uruguay; todas estas designaciones fueron comunicadas a Francisco Bucarelli en cartas fechadas 9 de diciembre de 1767. Durante la administración de Melchor de Viana se pusieron en uso tres marcas postales del tipo lineal: **MONTEVIDEO**; **MONT.V.^{o}** y **FRANCA**.

La primera correspondencia que reciben los nuevos administradores Domingo y Manuel de Basavilbaso fue la transportada por el navío *“San Fernando”* que arribó a Montevideo el 31 de julio de 1767.

Existe información donde consta la fabricación en Buenos Aires de sellos de plata con las inscripciones “BS.AIRS”, “4 RS”, “8 RS”, “12 RS”, “FRANCA” y “CERTIFICADO”; los mismos fueron ordenados por Basavilbaso y fabricados por un platero llamado Luis del Nacimiento entre mayo y septiembre de 1768. Nada indica de las marcas para Montevideo.

Otro transito de Correo es el que se realizaba con la provincia de Río Grande (actual Brasil) entre por lo menos los años 1767 y 1768 donde el primer Teniente de Correo Mayor de Río Grande, Alfonso Sotoca, recogía en Montevideo la correspondencia de los barcos de la Empresa Estatal de Correo Marítimo y la repartía en dicha provincia.

Mientras tanto, en España, se negocia con don Fermín Francisco de Carvajal y Vargas la finalización del sistema de Correo Mayor de Indias; por la Real Cédula del 13 de octubre de 1768 se aprueba la cesión a la Corona. Se respetan los derechos del último correo mayor, se lo indemniza e incluso se le hace objeto de honores (se lo reconoce Grande de España), pero en adelante los Correos los administrará directamente la Corona.

La disposición de que los paquebotes quedasen en Montevideo dio motivo a serias rivalidades entres las autoridades de esta ciudad y las de Bs.Aires; lógicamente también se originaron desavenencias entre Basavilbaso y Viana las que culminaron en diciembre de 1768 con la separación de la Administración de correos de Montevideo de la de Buenos Aires y se reitero que los paquebotes debían arribar y salir de Montevideo dado lo peligrosa que era la navegación a vela por el Río de la Plata.

Producidos estos cambios la organización general quedó con la siguiente estructura: la Administración principal de Buenos Aires tenia el carácter de Mayor y de ella dependían las Administraciones principales de Chile, Montevideo, Potosí y Paraguay. De las mismas dependían Administraciones subagregadas; estas administraciones dieron lugar a las Administraciones Nacionales de estos países al producirse su independencia.

Adm. de Buenos Aires – Principal Mayor 1767 / 1770			
Adm. Montevideo Principal 1768 / 1772	Adm . Chile Principal 1768 / 1770	Adm. Potosí Principal 1768 / 1780	Adm. Paraguay Principal 1772 / 1775

Nota*: La primera de las fechas es la de creación de la Administración y la 2da. es la de aparición de los precursores postales, que en el Río de la Plata fueron preparados por orden de Basavilbaso acorde al reglamento de Correos Marítimos de las Indias de 1764.*

Por otra parte se genero la dificultad de que si bien quedaba claro en el Correo Marítimo nadie estaba excento de la renta no era así en el Correo Terrestre en cuanto los altos funcionarios de las provincias del interior, de Chile y del Perú no pagan portes y pretendían mantener dicha prerrogativa para los pliegos recibidos con porte marítimo.

Debido a estas dificultades y otros problemas de coordinación el 1 de julio de 1769 se unifican los correos terrestres y marítimos quedando así incorporado el correo terrestre a la Corona y el Sr. Basavilbaso con la Administración de ambos correos. Con este nuevo sistema unificado se resolvió que los correos para Chile y Perú salieran fijamente cada dos meses quedando suprimidos los extraordinarios.

Para ajustar el tema de los portes el 24 de agosto de 1769 Basavilbaso emite la siguiente Carta Circular : "*Con motivo de la agregación a la Corona de los correos de tierra de toda la América, me mandan los srs Directores Generales de esta Real Renta, observe lo que practican los tenientes del señor Conde del Puerto y del Castillejo, en cuya consecuencia habiendo visto el título que tenía el de esta ciudad, encuentro a los señores Ministros de S.M., Oficiales Reales, Comisarios del Santo Oficio de Inquisición y Cruzada y los Religiosos de Nuestro Padre San Francisco no pagan y* ***son exentos de porte por los pliegos y cartas que expidiesen de oficio****; pero sí deben pagar, como todos los demás las que fuesen de su correspondencia particular, lo que prevengo a Vm. para su gobierno y que esto solo se debe entender* ***por lo correspondiente al correo de tierra****, pues en el marítimo no hay persona alguna ni empleado exceptuado*". Esta circular se dirigió Chile, Mendoza, Montevideo, Río Grande, Maldonado, Real de San Carlos, Corrientes, Córdoba, Paraguay, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, Potosí y Santa Fé.

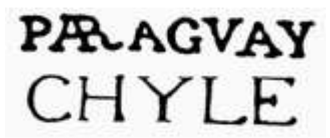
En las instrucciones que el Sr. Basavilbaso pasó a los Administradores al hacer la incorporación del correo terrestre indicaba que para las cartas que se quisiesen franquear para España se debía cobrar lo siguiente:

Cartas sencillas	*- 2 reales vellón*
Cartas dobles	*- 4.5 reales vellón*
Cartas triples	*- 6 reales vellón*
Cartas de onza	*- 8 reales vellón*

El derecho de certificado para España por cartas de onza era de 20 reales vellón; de España para América pagaban algo menos; 16 reales vellón las cartas sencillas. El derecho de certificado lo pagaba el remitente y podía darse que la carta no estuviese franqueada, en cuyo caso el destinatario tenía que pagar el porte marítimo. El recibo de la carta se daba en el dorso del sobre, el cual se devolvía a la oficina de origen.

A principios de 1770 se dispone que los cajones que condujeran correspondencia oficial llevaran alguna marca a fin de poder "echarlas al mar sin sacrificar la correspondencia particular" en el caso de ser un paquebot perseguido por los enemigos y convenir evitar que estos tomen conocimiento de órdenes u noticias oficiales. Dado el sistema administrativo de la época la correspondencia oficial era relativamente enorme pues con ella se remitían expedientes, libros, comprobantes, etc.





Para la correspondencia dirigida al Virreinato entre 1770 y 1775 (W. Bose) se utilizo la 1ª marca de BUENOS AIRES estampándose la misma en tinta negra verdosa; al estilo de la época tiene algunas letras superpuestas a modo de abreviatura. Es una marca muy rara. También de esa época existen otras marcas lineales para Paraguay y Chile.

El 7 de diciembre de 1770 el Marques de Grimaldi emite Instrucciones y Reglas complementarias para ajustar detalles del funcionamiento del Correo en el Río de la Plata. Las mismas son remitidas a los Administradores de Montevideo y Bs. Aires arribando a estas tierras en marzo de 1771; constan de 17 artículos que cubren los siguientes temas: Autoridades y dependientes de la Renta de Correos; Procedimientos con valijas de correos y otras cargas; Controles y prohibición de entregar cartas a la mano; Transporte de pasajeros y/o fletes; Prohibición de alterar la salida de estos paquebotes en los días señalados.

En abril de 1771 se ampliaron a 6 los paquebotes que salían por año (bimestral); esta ampliación había sido solicitada por Basavilbaso en junio de 1769 pero tardo un par de años en ser aprobada.

El 1 de mayo de 1772 es nombrado Administrador de Correos de Bs. Aires don Manuel de Basavilbaso; hijo del anterior Administrador, don Domingo, quien falleció en 1775.

Por esta fecha es que se conoce el uso de la 1er marca lineal **MONTEVIDEO** probablemente creada al ser elevada esta plaza a Administración Principal de Correos (1768) aunque no puede descartarse de que su aplicación halla sido desde algún año posterior; junto con esta marca se creo otra **FRANCA** que se utilizaba cuando la correspondencia había sido franqueada en origen por el remitente; tiene la particularidad de tener las letras "**AN**" superpuestas formado una suerte de monografía. Del mismo período existen marcas similares a las del ejemplo y otras con diferente formato ya que su aplicación continuó hasta 1809 (ver Anexo II – Resumen de Marcas Prefilatélicas).



A causa de ser tan grande la correspondencia oficial sucedía que muchas veces llegaban antes papeles sin importancia o libros que las cartas urgentes; debido a ello el ministro Arriaga emitió en Madrid, el 1 de enero de 1775, una real orden al respecto que entre otras cosas decía: ".... *en cada despacho de correo, pongan en pliego o paquete separado aquellas cartas, que por tener noticias interesantes, convenga se reciban con anticipación a las demás; y que estos pliegues o paquetes, reducidos al menor posible bulto y peso traigan para ser distinguidos de los demás en la esquina inferior del sobrescrito el membrete "***de preferencia***" al margen*."

El 1 de agosto de 1776 por Real Cédula de Carlos III es creado el virreinato del Río de la Plata con separación de el de Perú y capital en Bs.Aires; la gobernación de Montevideo dependía del mismo. Se confiere a don Pedro de Cevallos el título de Virrey quien toma posesión del cargo el 15 de octubre de 1777 y desde estas época data entonces el virreinato del Río de la Plata . El virreinato perdura hasta 1811 en que es abolido.

En 1777 cae el ministro Grimaldi lo que aunado a la autoridad que ejercían los Virreyes originan la desaparición casi por completa de la independencia del Correo ya que subordinaban el servicio del mismo a las conveniencias de su gobierno. Entre muchos otros problemas, especialmente los relacionados con demoras en la salida de los paquebotes, se genero un descontrolado y abundante abuso de la franquicia postal ya que los virreyes consideraron equitativo que disfrutaran de ella los comandantes militares y sus subalternos junto con otro buen número de autoridades en la correspondencia oficial. Así pues se estableció esta franquicia para:

En la Capital de Bs.Aires – El Virrey, Inspector Gral, Tribunal de Cuentas, Dirección de Tabacos, Ministros de Real Hacienda, Aduana, Cdte de Ingenieros, Cdte de Artillería, Aydte de Asamblea, Cdte del Fijo y Cdte del Resguardo de Rentas Reales.

En Montevideo – El Gobernador, Ministro de Real Hacienda, Ministerio de Marina, Administrador de Aduana, Administrador de Tabacos, Cdte de Artillería, Mayor de la Plaza, Cnel de Infantería con su mayor y habilitado, Cnel de Dragones con su mayor y habilitado, Cdtes de Milicias de Infantería y Caballería y Cdte del Resguardo de Rentas Reales.

En Maldonado – El Cdte Militar, Ministro de Real Hacienda, Ayudante de Dragones, Oficial de Artillería y Cdte de Blandengues.

En La Colonia – El Cdte Militar, Cdtes de Milicia de Artillería y Caballería..

En Santa Teresa – Su comandante, y cdtes de las guardias de: Melo, Santa Tecla, Arredondo, Botabí, San José, San Rafael.

Comandantes de Rosario y el de San José.

En 1778 ocurre un hecho significativo que afectara directamente las comunicaciones postales entre América y España y el desarrollo de la Empresa Estatal de Correos Marítimos; se trata de la promulgación de la Real Cédula de liberalización del comercio, en virtud de la cual se concedían a todas las provincias de España la salida de frutos, géneros y mercaderías por puertos autorizados.

Por otra parte, el 2 de febrero de 1778, mediante un Real decreto, el Gobierno de España da la concesión de comercio libre al puerto de Bs. Aires. Esta concesión fue un nuevo golpe para los Correos Marítimos ya que perdieron la ventajas que tenían con el transporte de fletes que eran en definitiva lo que les permitía mantenerse económicamente.

A ello se agregó el gran número de buques que desde Cádiz venían al Río de la Plata para comerciar y trayendo correspondencia por la cual cobraban el porte pero sin ninguna intervención o beneficio para el Correo. Si bien estos buques no tenían salida fija eran relativamente abundantes de modo que llenaban las necesidades públicas.



Para el año 1779 aparece una nueva marca lineal destinada a Montevideo; en este caso se trata de la palabra abreviada con puntos después de las letras "T." y "V." y una pequeña "o" a la derecha de la "V" en la forma **MONT.V.º**. Se mantuvo el criterio de aplicación que se venía utilizando o sea con tinta roja para la correspondencia común y generalmente en negro para la correspondencia oficial. La fecha mas antigua conocida se trata de unas carta circulada de Montevideo a Cádiz que fue entregada el 19 de mayo de 1779 por lo cual debió haber salido de Montevideo alrededor de febrero de dicho año. Esta aplicada en color negro(única carta conocida con la marca en este color). *Col. P. Ex-P.Reim*.



Sin embargo en 1779 se inició una guerra entre Inglaterra y España aliada con Francia que fue desastrosa para los Correos Marítimos ya que la mayor parte de las fragatas que realizaban este servicio cayó en poder de los buques de guerra y corsarios Ingleses. Basavilbaso propuso reemplazar estas fragatas con pequeños faluchos que eran de mucho menor costo y utilizaban una reducida tripulación pero dicho proyecto no fue considerado por el Gobierno español; tal situación se mantiene hasta 1783 en que finaliza la guerra.

Por real decreto del 6 de agosto de 1779 se cambio el sistema de tarifas "Provisional" que se había implementado en 1764 y se aplico uno nuevo que se mantuvo hasta la emancipación de las Colonias.

Por estas nuevas tarifas se dejó de considerar a las YNDIAS como un todo y separarlas en nueve demarcaciones o "sellos" que fueron: **BUENOS AYRES** (actuales Argentina, Uruguay y Paraguay, **con 14 "caxas"** - que venían a ser Estafetas), CARACAS (gran parte de la actual Venezuela, con 4), CHILE (el actual Chile, con 3), FILIPINAS (las islas Filipinas - Manila, con 1), GUATEMALA (junto con otras regiones de América Central, con 19), ISLAS DE BARLOVENTO (región del Caribe y parte de actual EE.UU, con 19), NUEVA ESPAÑA (México y parte de actual EE.UU, con 33 o 34), PERÚ (con 30) y SANTA FE (actual Bogotá, incluía Colombia, Panamá y parte de Venezuela, con 15). La tarifa para cualquier carta enviada desde una colonia a España dependía de su demarcación postal por lo cual se dispuso el uso de marcas para indicar así el origen de cada carta.



La tarifa fue aumentada en 1 real con respecto a la de 1764; la fecha de entrada de funcionamiento de este sistema fue el 1 de enero de 1805 y se mantuvo hasta mediados de la década de 1850. (Ref: Academus Nro 10 – Set 2006).

Las marcas necesarias para este nuevo sistema fueron fabricadas en España con el nombre de las demarcaciones postales y enviadas a las mismas (se enviaron varias para ser distribuidas en las localidades importantes dentro de cada demarcación); también se enviaron copias de cada una de ellas a Cádiz y La Coruña, los principales puertos para la

navegación hacia las Colonias. Si una carta llegaba a España sin su origen “estampado” la oficina de correos del puerto de entrada (Cádiz o La Coruña) utilizaba la marca que tenía para así indicar el origen. De este modo cuando la carta arribaba a destino el funcionario de correos en función del peso y del origen podía calcular la tarifa que se debía abonar.

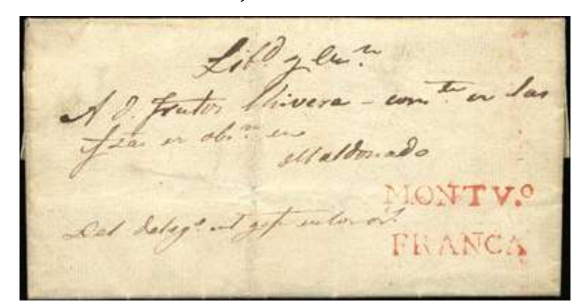
En este contexto se dispuso incorporar a la Administración Principal de Bs.Aires todas las Administraciones de correos del virreinato y se mando que las estafetas de las provincias del Paraguay, Tucumán hasta Potosí exclusive, Mendoza y Cuyo sellasen la correspondencia dirigida a España con nombre **BUENOS AYRES**. Desde Potosí inclusive en las provincias del virreinato de Lima con el sello de **PERU** y las del Reino de Chile con el sello de **CHILE**.; empleándose los sellos privativos de cada administración solo para las cartas que circularan dentro del Reino de Indias. Junto con las marcas de **BUENOS AYRES** y **CHILE** en algunos casos se aplico otra de **FRANCA**; no se conoce con la de Perú. Existían varias marcas similares de cada uno de estos tipos; las que se muestran en el cuadro anterior son las relacionadas con Bs. Aires dentro de las cuales se encontraba la correspondencia de la Banda Oriental.

Recién el 1 de diciembre de 1782 (poco antes de terminar la guerra) se autorizó retomar el servicio de los Correos Marítimos con la misma frecuencia de cada dos meses que se aplicaba anteriormente. La fragata “*Grimaldi*”, que estaba fondeada en Montevideo desde el 29 de septiembre de 1782 fue la que reanudó el servicio partiendo de dicho puerto el 28 de junio de 1783.

Para fines del Siglo XVIII existían las siguientes estafetas postales; creadas

En 1769:	Maldonado (1 de agosto), (Real de) San Carlos y la de Río Grande (de San Pedro)
En 1773:	Río Grande de San Pedro (paso en 1775 a formar parte de Brasil)
En 1793:	Canelones (16 de mayo), Concepción de Minas (1 de mayo), Santa Teresa (13 de marzo), San Carlos (21 de marzo)
En 1794:	Colonia (1 de mayo)
En 1795:	San José (15 de enero) y San Juan Bautista (febrero)
En 1799:	Melo (8 de junio)

Las cartas existentes de la época son muy escasas ya que la correspondencia con estas estafetas era exigua debido a lo escaso de la población, el alto grado de analfabetismo y lo oneroso que resultaba el envío de las cartas. Además las cartas acumuladas en las oficinas postales por no hacerse cargo de ellas los destinatarios (que eran los que debían pagar el importe) eran destruidas a los dos años de estar depositadas. Esta es también la causa de que la mayor parte de las piezas encontradas llevan la marca FRANCA por haberse pagado el costo en el origen.



En el año 1783, la Administración de Correos de Montevideo, que dependía directamente de la Superintendencia General de Correos de Madrid, pasa a depender de la Administración Principal Mayor de Buenos Aires como principal de la Provincia Oriental; desde este año se conoce la utilización de la marca lineal **FRANCA** junto con **“MONT.V.°”** o **“MONTEVIDEO”**; en este caso FRANCA sin abreviatura. Se utilizaron entre 1783 y 1799.

FRANCA

Debido a los problemas de competencia no solucionados el segundo Administrador de Montevideo, don Félix de la Rosa gestiono y obtuvo de la Superintendencia de Correos de Madrid una jurisdicción independiente por lo que a partir de 1799 a Montevideo se asignaron también los correos terrestres pasando entonces la Administración a ser General en su territorio.



Cubierta del año 1796 (fechada al dorso) remitida desde La Coruña a Montevideo; endosada "pr. La Coruña” con la marca lineal "B - Catalvña" *(Cataluña).* (Ex Parmigiani).

1ª Línea de Correo en Territorio Oriental (ver Anexo I)

En 1784 se altero la vía marítima Montevideo-Buenos Aires que se cubría mediante “chasqueras” ya que su servicio era poco frecuente y muy dependiente de los vientos. El Administrador de Correos en Montevideo, Melchor de Viana, decidió entonces crear una línea combinada fluvial – terrestre entre ambas ciudades; la línea terrestre iba de Montevideo a Colonia del Sacramento (apoyada por la posta militar de Santa Lucia y los pueblos de San José y Canelones) y la marítima desde Colonia a Buenos Aires. El **20 de septiembre de 1784** partió el primer correo por esta ruta transportado por soldados como “chasquis” hasta que en el año 1797 se substituyeron por postillones pagados por la Administración.

Este correo era semanal saliendo de Bs. Aires todos los jueves y arribando a Montevideo los domingos de mañana; en noviembre de 1796 se determino que el día de salida de Bs.Aires pasase a ser los sábados a fin de evitar que llegase a Mdeo los domingos de mañana que resultaba muy impropio debido a temas religiosos (se realizada misa en esa hora).



*Pliego fechado el 28 de octubre de 1791, circulado de Montevideo a Bs.Aires. Con la marca “***MONT.V.°”** *en rojo que se conoce utilizada entre 1783 y 1804; manuscrito con tasa de “*1 Real*” (Ex Hoffmann)*

Para el año 1793 se inaugura la segunda carrera de postas que unía Montevideo con Concepción de Minas. Poco después, el 5 de marzo de 1793, se crea una nueva carrera de postas uniendo el pueblo de Solís Grande con Santa Teresa en el Este del territorio.

En 1796 se inicia una nueva guerra de España con Gran Bretaña que interrumpió el giro de correspondencia entre la Coruña y los puertos de Tierra firme del Río de la Plata; se consideraba que la cantidad de buques que salían de Cádiz era suficiente para cubrir el servicio a estas región. Esta guerra finaliza con la Paz de Amiens en febrero de 1802.

En 1796 fallece el Administrador de Correos de Montevideo, don Melchor de Viana y en su reemplazo, el 27 de junio de 1796, es designado Don Felix de la Roza y Queipo del Llano quien toma posesión del cargo el 17 de noviembre del mismo año permaneciendo hasta octubre de 1803 en que pasa a desempeñarse en la Administración principal de Lima.

A instancias del Virrey Melo de Portugal, quien le comunica que debe dar otro destino a los alrededor de 50 soldados que ocupaban los puestos en la línea de correo terrestre Mdeo – Colonia, de la Roza planifica lo que sería la primer línea de postas con personal contratado de la región. En el trayecto de 44 leguas se establecieron 8 postas; cada una con 50 caballos, maestro y dos postillones: Colonia, Sauce, Colla, Pavón, San José, San Juan Bautista, Canelón y Montevideo. Estas postas comenzaron a operar el 4 de febrero de 1797.

"Itinerario Real de Postas de la Plaza de la Colonia á la de Montevideo cuia carrera se puso de quenta de la Renta desde el dia 4 de Febrero de 1797.

Postas dotadas con 50 caballos cada una	Leguas por estimativa
Colonia. — Mro. de postas Dn. Manuel González Amores, pagando la distancia á ½ r. por la Renta y ¾ los particulares..................	00
Sauze. — Dn. Antonio Torres, id., id..........	8
Colla. — Francisco Ximenez, id. id............	4
Pabon. — In.° Esteban Duran, id., id........	9
Sn. José. — Tomás Diaz, á ¾ la Renta y á real los particulares	5
Sn. Juan Bautista. — Puerto auxiliar á una y otra banda del Rio de Sta. Lucia y tiene el mro. de postas del Canelón á ½ y ¾........	7
Canelón. — D. Gregorio Rodriguez, id........	2
Montevideo. — D. José Roque Otero, pide dobles derechos y no se save en lo que quedará	9
Buenos Aires, 27 de Marzo de 1797".	44

Poca vida tuvo la misma pues errores en los cálculos de planificación y abusos de correspondencia oficial originaron costos de mantenimiento muy elevados. Es así que el 14 de julio de 1798, de la Roza, reconociendo su error de calculo, recomienda a los Directores Generales la conveniencia de continuar el convenio con el gobierno transportando la correspondencia en los faluchos de la Real Audiencia. Es de tener en cuenta que en al año 1804 de la Roza volverá a establecer un sistema de Estafetas que abarcara toda la parte septentrional del Río de la Plata, desde Colonia a Santa Teresa.

Por esta época existía la costumbre de enviar la correspondencia repetida dos, tres y hasta cuatro veces a fin de minimizar su perdida debido a los grandes riesgos a que estaba expuesto el Correo marítimo. Sucedía que a veces en el mismo buque saliesen las cartas originales y sus copias con lo cual no se cumplía con el sentido buscado al duplicarlas. A fin de evitarlo el Superintendente General ordeno en febrero de 1799 que las cartas que se enviasen de España para América llevasen en el sobre la **expresión de ser duplicadas o triplicadas de tal o tal mes**, de modo que las Administraciones pudiesen distinguirlas e impedir que se embarcasen en el mismo buque. Esta medida se comunicó a los Administradores en América para que a su turno procedieran de la misma forma.




Este ejemplo se trata de un dos cartas circuladas de Montevideo a Terragona – España que con el mismo remitente, destinatario y texto que fueron enviadas en junio de 1805, la 1ª por el falucho "Sto. Cristo de Grau" y la 2da por el falucho "La Bonita". Ambas con porte de 7 Reales pagado en destino. Seguramente por tratarse de correspondencia privada no llevan la anotación dispuesta para las cartas duplicadas pero es evidente el procedimiento utilizado. *Col. P. Ex-P.Reim*.

En 1799 se crea una nueva carrera de postas ampliando la ya existente desde Concepción de Minas a Cerro Largo (Melo).

El 7 de diciembre de 1799 los Directores Generales resuelven segregar de la Administración principal de Bs.Aires y agregárselas a la de Montevideo las siguientes estafetas que se encontraban en la banda Oriental del Río de la Plata: Colonia, Maldonado, Santa Teresa, San Carlos, Concepción de Minas , Canelones, San José, San Juan Bautista y Melo.

El 2 de mayo de 1801 se inaugura la carrera desde Colonia del Sacramento hasta Gualeguay; la misma bordeaba el margen derecho del Río Uruguay atento a la gran cantidad de pueblos y localidades en ambos márgenes del Río. Posteriormente esta carrera se amplio hasta llegar a la ciudad de Salto. Todas estas postas y carreras se fueron actualizando a medida que se creaban las oficinas postales respectivas.

3er período - 1802, incorp de Correos Marítimos a la Armada hasta emancipación de las Colonias.

Terminada la guerra con Gran Bretaña (1796 -1802), por Real Orden del 6 de abril de 1802, se resuelve **incorporar los Correos Marítimos a la Real Armada** (o sea que se militarizan los correos desapareciendo como tal la institución de los Correos Marítimos) y efectuar 24 expediciones anuales: 12 a los puertos de América del Norte, 6 a América del Sur en su parte Norte y 6 al Río de la Plata, empezando este ultimo servicio el 15 de junio de 1802.

A pedido del Virrey, en abril de 1803 se establecen como fechas de salida los días primeros de cada dos meses. A la Armada se le subvencionaba para poder hacer frente a los gastos que originaba esta posta marítima (Las Reales Ordenes del 6 abr 1802, 8 jul 1802 y 12 feb 1819 establecieron las subvenciones por parte de la Renta de Correos a la Armada por los servicios de la Posta Marítima y regulan el "Servicio de Correos de la Armada"; en general se trata de disposiciones de tipo militar pues el transporte de correo se trataba como "operaciones especiales" de tipo "comando" con infiltraciones en bloqueos navales, navegación nocturna, etc.).

La Real Orden establecía que "*los Comandantes de los Apostaderos de América ejercerán las funciones de* ***Comandantes Principales de Correos Marítimos****, siendo por este hecho y en relación al ramo subdelegados del Ministerio de Estado*". El Cdte del Apostadero en Mdeo era don José de Bustamente y Guerra, Gobernador de la plaza, quien pasó a ser entonces el **primer Comandante Principal de Correo Marítimo en el Río de la Plata**. Este predominio de Montevideo sobre Bs.Aires en el Correo daría lugar a numerosos problemas.

En ese año 1802 la Marina Real se encargó de las chasqueras, resintiéndose así el servicio, pues el asentista que lo tenía antes contratado lo hacía con mas puntualidad y menos retardos.

En noviembre de 1802 el Virrey del Pino amplio las franquicias postales a favor de: El Aydte Mayor del Real Cuerpo de Artillería, el habilitado del Rgto de Infantería de Bs.Aires, los Coroneles de los Cuerpos de Voluntarios de Infantería y Caballería de Milicias Regladas, el Cnel de Voluntarios de la Frontera y en su ausencia su segundo, el Aydte Mayor Cdte de las Compañías de Granaderos de Pardos y Morenos, el Cdte del Cuerpo de Inválidos en lugar del Aydte de Asamblea.

En Montevideo: El Cdte subalterno de Ingenieros "*y cualquier otro oficial de este Real Cuerpo que se halle fuera de aquella plaza en comisión del real servicio independiente de la referida plaza, como sucedió con el ingeniero que estuvo encargado de la construcción de las baterías que se hicieron en la Isla Gorriti, y también con el que ha estado encargado del reconocimiento y reparos de los fuertes de Sta Teresa y San Miguel.*"

El Sr. Romero de Tejada (Administrador de Correos de Bs.Aires) protesto indignado por este gran fraude en reiteradas oportunidades detallando los abusos que se producían y el haberse constatado en varias oportunidades que había quienes remitían como de oficio su correspondencia particular. Es interesante destacar un párrafo en una de las quejas elevadas por Tejada por esta situación: *".... En el estado actual las circunstancias que merecen resolución son si se concede o no a las milicias la* ***francatura según la nota del Virrey****, lo que es muy irritante a vista de que* ***también causa tedio el incluir los negros y mulatos ....***"

La nueva guerra declarada entre España y Gran Bretaña en 1804 trajo como consecuencia la destrucción casi completa del poderío naval Español. El 11 de marzo de 1805 los correos quedaron prácticamente suspendidos aun cuando se manifestaba de suma importancia "*Mantener con actividad la correspondencia con nuestras colonias ....*". Como ya mencionamos, por las ordenanzas a los buques correos se sabe que a las misiones de comunicación se les daba la máxima importancia al estilo de "operaciones comando" u "operaciones especiales" en las cuales con pequeños buques se sorteaba el bloqueo y se acceda a los puertos por la noche para transportar la correspondencia.

En resumen, del largo período de 25 años en que la Marina Militar mantuvo las comunicaciones marítimas postales con las Américas solo en los tres primeros años existió regularidad en la salida de los buques: de 1802 a 1805.

*Carta de Montevideo a Vilanova y Geltrú (España – Barcelona) fechada 15 de febrero de 1806; anotada "por la barca bou nombrada la Dolores" y con una rara marca (probablemente identificatoria o de control) en la parte superior. Con marca lineal "*MONTEVIDEO*" del tipo que se venía utilizando desde 1772. Tasa de 7 reales manuscrita al arribo a España*.

A partir del siglo XIX se crean las siguientes oficinas postales:

En 1800: Espinillo (reducción indígena que en 1801 se traslado con sus pobladores a los pueblos de Dolores y Carmelo)

En 1801: Concepción del Uruguay, Gualeguay, Gualeguaychu, Mercedes, Paysandú, Víboras y (Santo Domingo de) Soriano. (Gualeguay, Gualeguaychu y Concepción del Uruguay dependían de Colonia).

En 1803: Yerua
En 1804: El Colla
En 1806: Itaqui (paso en 1775 a formar parte de Brasil) y Vacas
En 1808: Mandisovi
En 1809: Salto

Ocupación Británica de Montevideo y parte de la Banda Oriental

El 25 de junio de 1806 una escuadra Inglesa toma Bs. Aires quedando el servicio de Correos interrumpido hasta que en marzo de 1807 el Tribunal de la Real Audiencia (gobernante del Virreinato en esa época) resolvió restablecer los correos semanales. Vencidos los ingleses en los días 5 y 6 de julio de 1807 por Santiago de Liniers con ayuda de tropas de Montevideo se reanudaron los servicios de correos.

Los Británicos se apoderan de Maldonado (29 de octubre) y de la isla Gorriti donde quedan en espera de refuerzos. En 1807 llegan los esperados refuerzos (mas de 100 barcos y 5.700 soldados) y luego de un cañoneo de 15 días toman Montevideo (3 de febrero) y luego ocupan Canelones, San José y Colonia. Intentan retomar Bs Aires pero son derrotados y el 9 de septiembre de 1807 se retiran definitivamente de Montevideo y del Río de la Plata.

La correspondencia de este período es muy escasa debido a la brevedad del mismo; solo fueron alrededor de 8 meses.



Carta completa circulada de Montevideo a New York el 9 de marzo de 1807. El contenido de la carta indica que fue transportada por "Charles Town, Capt. del Burberry"; por este motivo no hay ninguna marca del correo Oriental. Tiene manuscrita la tasa 77, aplicada en EE.UU junto con fechador "CHARLESTOWN .MAY 25" *y marca lineal* "SHIP" *con tinta negra. (ExParmigiani).*

Este otro ejemplo se trata de una carta circulada de Londres a Bs.Aires vía Montevideo; fechada 20 de abril de 1807 arribo a Montevideo "via privada" donde ingreso al correo por lo cual se aplico la marca lineal "MONTEVIDEO" *con tinta roja y se anoto la tasa de 1 Real. Esta pieza demuestra que durante el periodo de ocupación ingles se continuaron utilizando las marcas existentes. (ExParmigiani).*



Sobre escrito a bordo del HMS "Diodeme" que pertenecía a la flota de ocupación Británica en la bahía de Montevideo remitida a Londres el 21 de marzo de 1807. Endosada "Private" al dorso, con marca doble ovalo "SHIP LETTER - PORTSMOUTH" *y tasa manuscrita "11" aplicadas al arribo; tasa correspondiente al curso a Londres. Probablemente transportada por algún navío de la flota o buque de mercante. (ExParmigiani).*

Evacuado el Río de la Plata por los Ingleses quedo libre de tránsito pero poco después la Coruña cae en poder de los Franceses por lo cual se hace imposible restablecer los Correos Marítimos. La correspondencia continuó girando por buques particulares que salía de o para Cádiz pero sin ningún tipo de regulación.



Carta circulada de Montevideo a Barcelona fechada el 9 de septiembre de 1809; endosada "Por el buque Exprimento" lo que demuestra que fue transportada por un navío Español. Con una nítida marca lineal "MONTEVIDEO" *con tinta roja que se venía utilizando previamente a las Invasiones Inglesas. Para establecer la tasa se aplico la marca "7R" con tinta negra al arribo a España. (ExParmigiani). Estos fueron los últimos usos conocidos de la marca lineal* MONTEVIDEO *(la ultima fecha conocida es 13 de diciembre de 1809) aunque posteriormente se utilizaron otras similares.*

Si bien varios particulares se presentaron solicitando contratar la conducción de correspondencia para América no se les tuvo en cuenta y se resolvió que la Marina Real continuara haciendo el servicio; a esos efectos el 10 de septiembre de 1809 se expidió en Sevilla una Real Orden reglamentándolo; con respecto a las frecuencia se establecía:

"*Las expediciones serán tres: las dos mensuales, una a Puerto Rico y Habana y Veracruz y otra para Canarias, Cumaná y Cartagena de Indias, y la tercera cada dos meses a Montevideo."*

La revolución de mayo de 1810 en Bs.Aires hizo efímera esta reglamentación y por otra parte Montevideo se negó a seguir el movimiento iniciado en Buenos Aires con lo que los Correos Marítimos quedaron suspendidos del otro lado del Plata; si continuaron, aunque muy defectuosamente, con respecto a Puerto Rico, Cuba, etc..

Las chasqueras también quedaron suprimidas pero en su reemplazo se estableció desde el 1ro de septiembre de 1810 un servicio de correo semanal entre San Fernando de Bellavista y la Banda Oriental. En octubre del mismo año una balandra inglesa hacía viajes entre Mdeo y Bs. Aires llevando y trayendo correspondencia.

En 1811 se inicia el levantamiento la Banda Oriental contra la Corona Española; el Cap. de Blandengues José Artigas deserta y se presenta ante la Junta de Bs.Aires donde le confieren el título de Tte. Cnel., dinero y tropas para liderar la insurrección de la Banda Oriental.

En esa época se estableció por parte de la Junta Administrativa de Bs.Aires una rigurosa censura para la correspondencia, tanto la correspondiente a empleados públicos como a la perteneciente a determinados comerciantes y particulares (Ref. 01 - pags 94, 97).

En octubre de 1811 se celebró con el virrey Elío el llamado "tratado de pacificación" entre Mdeo y Bs.Aires y por uno pocos meses se restablecieron las comunicaciones que prontamente cesaron al volver a bloquear la escuadra española el Río de la Plata. A las escasas cartas que circulaban por el correo se les aplico la marca *"***MONT.V.°***"* que se venía utilizando desde el año 1810.



*Carta circulada de Montevideo a Buenos Aires fechada el 25 de diciembre de 1811; con marca "***MONT.V.°***" en rojo y tasa manuscrita de 1 Real. Transportada por el servicio de "Chasqueras" desde "Víboras" o "Vacas" (debido a que el puerto de Colonia estaba bloqueado) a Bs.Aires. (ExParmigiani).*

Con la misma marca se conocen algunas cartas de este período dirigidas a Europa (España)

El 20 de octubre de 1812 se inicia el sitio de Montevideo por parte del Gral Rondeau (jefe del Ejército del 2do triunvirato) con el apoyo del Gral. Artigas con alrededor de 5.000 hombres; teniendo el gobierno argentino un importante ejército sitiando Montevideo resultaba necesario comunicarse con él así como con el resto de la Banda Oriental. Se estableció entonces un correo semanal que salía desde Bs.Aires y burlando el bloqueo entrara por las Vacas, las Víboras o las Higueras, puertos de la Banda Oriental donde se recibían y enviaban las valijas a los pueblos de la carrera hasta llegar al ejército, donde el Gral sitiador había instalado una administración de correos. Esta valija la conducían los soldados, de guardia en guardia y de pueblo en pueblo, tal como se hacía en épocas iniciales de la colonia.

Para la correspondencia del ejercito se crea la marca **EXERCITO** que se podía aplicar sola o en combinación con una marca FRANCA para indicar que iba sin cargo ya sea por tratarse de correspondencia oficial o por haber sido cubierto su importe.



Carta oficial de una autoridad del Ejército sitiador dirigida al vicepresidente interino del Gobierno de la Provincia Oriental Don Bruno Mendez que se encontraba en Guadalupe (actual Canelones); marcas FRANCA *y* EXERCITO *aplicadas en color rojo..* Col. P.Reim.



Carta enviada de Montevideo a Palma de Mallorca (España) fechada 6 de junio de 1812; con marca **MONTV.º** *(usada entre 1810 y 1812) en tinta roja. Con tasa de 8 reales manuscrita a la recepción; tiene pequeñas "hendiduras" que evidencia haber sido sometida a un proceso de desinfección. No se puede establecer con precisión cual fue el navío que transporto la misma.*

Destruida la escuadra española (17 mayo 1814) y ocupada Montevideo (capitula el 23 de junio 1814) el Director Supremo Posadas, ordenó se restablecieran los correos semanales los que empezaron a funcionar el 2 de julio del mismo año.

Artigas reclama al Gobierno de Bs.Aires la entrega de la plaza de Montevideo lo que se efectiviza el 26 de febrero de 1815. Se divide la Provincia Oriental en seis departamentos administrados por sus Cabildos.

El 1 de marzo de 1815 el gobernador de Montevideo, don Tomás García de Zúñiga nombró "sin goce de sueldo" encargado de la Administración de Correos a don Antonio Guesalaga; en 1817, por ausencia del anterior, se nombra como interventor de dicha Administración a Ramón Castriz.

El Correo de esta época no puede considerarse como una "institución pública" ya que los maestros de postas y postillones estaban bajo órdenes militares, con absoluta falta de rutas fijas y de regularidad en su actuación.

La correspondencia con Brasil había sido siempre conducida por buques de comercio particulares; el primer paquete que se conoce que se estableció para Río de Janeiro fue la goleta francesa "La Dorada"; esta, armada como "Paquebot" salía de Bs.Aires, Montevideo, Maldonado y Río de Janeiro. Tomaba pasajeros y cartas que recibía del Correo.

En septiembre de 1816, al mando del Gral. Lecor, los portugueses comienzan la invasión de la Banda Oriental; luego de una serie de batallas Montevideo cae el 20 de enero de 1817. Artigas continúa la defensa desde el interior del territorio pero a principios de 1819 el Cabildo, bajo influencia portuguesa, se sometió a la monarquía Lusitana. Derrotado y traicionado, en 1820, Artigas se retira al Paraguay donde protegido por el Supremo Gaspar Rodríguez de Francia permaneció hasta su muerte en 1850.

El 18 de julio de 1821 se realiza una Asamblea que declara a la Provincia Oriental anexada al Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarbe; se denomino al nuevo estado **Provincia Cisplatina**.

Para 1821 Bernardino Rivadavia estableció el primer paquete-correo entre Bs.Aires y Montevideo que si bien actuó irregularmente constituyó un verdadero portador de la valija con correspondencia.

En la carrera de Montevideo solo existía la goleta-correo “Despacho” de don Daniel Campbell, pero en julio de 1822 se concede patente de correo para la misma línea a la goleta “Rafaela” la cual hace sus viajes 4 días después de zarpar la “Despacho”. A mediados de 1823 Campbell adquiere otra goleta, la “Pepa” que se agrega a la línea observando con respecto a las otras dos un intervalo de tres días. Posteriormente se agregan las goletas portuguesa “Augusta” y la nacional “Dolores” debiendo siempre mantenerse un intervalo de 3 días entre la salida de los diversos paquetes.

En todos estos contratos se estipulaba que antes de salir de los puertos de Bs.Aires o Montevideo, los capitanes debían recibir del correo en bolsas o valijas lacradas, toda la correspondencia, la cual, a su llegada debían entregar en las mismas condiciones a las respectivas administraciones de correo. En compensación dichos paquetes quedaban libres de todo derecho de puerto.

La correspondencia a través del Atlántico continuaba operativa, con las limitaciones del caso, mediante los buques extranjeros que llegaban al puerto de Montevideo sin que existiese ninguna regularidad ni línea establecida por lo cual marcas del Correo son escasas o inexistentes.



Carta fechada 4 nov. de 1821 circulada de Mdeo a Burdeos; transportada hasta Gibraltar por el buque Británico “Esther Brick'” (anotado al dorso). Desde allí fue consignada a España y franqueada a Écija por lo cual tiene la marca con dos líneas en rojo "EZIXA - FRANQUEADA" *y otra* "ANDALUCÍA - BAXA" *luego siguió a Francia constando la marca en negro* "ESPAGNE - PAR BAYONNE"*; manuscritas marcas de tasa aplicadas en los puertos por los que fue pasando. El Correo “Montevideano-Cisplatino” no intervino en el envío de la pieza por lo cual no consta ninguna marca del mismo.* *(Ex Parmigiani)*

Favorecidos por el hecho de declararse Brasil como un Imperio independiente (en 1822) y con apoyo económico de diferentes comerciantes instalados en el territorio, el 19 de Abril de 1825 el Gral. Lavalleja comienza la invasión de la Provincia Cisplatina y todo el territorio se levanto en armas. Esto es conocido como “la gesta de los Treinta y Tres”.

Por esta época Cabildantes y Jefes de las Fuerzas Armadas estaban facultados para nombrar maestros de postas; por ejemplo, esta documentado que el Jefe Militar de Colonia, Cnel. Juan Ferreira de Queirós comunico al Gral. Lavalleja el nombramiento de Sebastián Quiñónez como maestro de postas el 26 de mayo de 1825.

Se organiza en Florida el primer gobierno de la Provincia Oriental y el 25 de Agosto de 1825 se lleva a cabo una Asamblea General de los Orientales que entre otros puntos declara la Independencia de la Provincia Oriental y su incorporación a las Provincias Unidas del Río de la Plata, la que se verificó el 24 de octubre de 1825 al reconocer Argentina la anexión.

En septiembre de 1825 Carlos Anaya es designado Administrador y Tesorero Principal de las Rentas Públicas; este cargo comprendía la Jefatura del Servicio Postal aunque no llego a actuar en el mismo debido a sus otras obligaciones y la situación de la época.

El 19 de julio de 1826 Rivadavia estableció una Administración principal en la Provincia Oriental, dependiente de la Administración General de Bs. Aires y nombró para desempeñarla a don Ramón Castriz. En el mismo decreto se dispone establecer tres carreras principales de postas: *“....la primera deberá partir desde el puerto de las Bacas hasta Paysandú; la 2da desde el mismo puerto de las Bacas a Montevideo y hasta el pueblo de Rocha y, la 3ª desde Paysandú hasta Montevideo*.” Este decreto llego para su cumplimiento a gobierno instalado en Canelones el 8 de agosto de 1826.

Como consecuencia de la Independencia de la Provincia Oriental, Brasil declaró la guerra en diciembre de ese mismo año, guerra llamada por los argentinos con el nombre de Guerra argentino-brasileña o Guerra contra el Imperio del Brasil, y por los brasileños Guerra Cisplatina. La guerra, se generalizó. El almirante Brown, un irlandés al mando de la flota del ejército "republicano" venció a los brasileños en Punta de Lara y en Punta del Indio. Oribe, por su parte, logró la victoria del Cerro donde las fuerzas imperiales quedaban encerradas en el puerto bien amurallado y bien abastecido de Montevideo. El 20 de febrero de 1827 se lleva a cabo la batalla de Ituzaingó (según la versión brasilera Paso do Rosario) en el centro del actual estado de Río Grande do Sul donde el Ejército de las Provincias Unidas derrota al Ejército Imperial.



*Carta fechada 20 de agosto de 1826 circulada de Montevideo a St. Malo (Francia); con marca "*COLONIES PAR - LE HAVRE*" aplicada con tinta roja que indica la entrada en dicho puerto. Tasa manuscrita de 7 décimos cubriendo el transporte marítimo. Tal como en el ejemplo anterior el Correo "Montevideano-Cisplatino" no intervino en el envío de la pieza por lo cual no consta ninguna marca del mismo.* *(Ex Parmigiani)*

Debido a esta guerra con el Imperio del Brasil, las comunicaciones mediante paquebotes vuelven a cortarse hasta febrero de 1827.

El 12 de abril de 1827, en Canelones, donde estaba instalado el Gobierno, se fijan los itinerarios de Correos con 4 salidas mensuales (los días 2, 9, 16 y 23 a las 14.00 hrs) pero tuvo muy poco éxito existiendo grandes demoras o carencia de comunicación.

5to período – 1827 – Pre Independencia – Fundación del Correo Uruguayo

Por decreto del 21 de diciembre de 1827 se nombra a Don Luis de la Robla Administrador General de Correos de la Provincia quien comienza la reorganización del mismo, muy deteriorado por las luchas por la independencia; esta fecha se considera como la de la fundación del Correo Nacional.

De la Administracion de Correos de Paysandu a Montevideo

Recibí las correspondencias y encomiendas que cita el aviso de V. del 16 de Enero importantes 75 ½ reales de que me he formado cargo, y dirijo las que han caido para esa.

Asi mismo remito á V. con este Correo los caudales que se han recibido de este comercio para distribuir en esa Ciudad los sujetos que constan al pié como tambien las certificadas, de las que remitirá el recibo que corresponde.

Dios guarde á V. muchos años. 24 de Enº de 1841.

	No. de cartas.	Precios.	Rs. plata.	Descargo de esta Administracion.
Sencillas	052	á 1	052	
Dobles	010	á 2	020	
Triples	0-5	á 1½	0-7½	
De peso	0-3	á	0-9	
Para otras cajas	0	á	0	
De otras cajas	0	á	0	
	0		0 88 ½ reales	

Con mi intervencion.

FRANCAS. Ocho particulares

Sencillas........ Dobles........ Triples........ De peso........

Sin oficio.

Certificados y comiendas.

Mientras tanto, el 11 de enero de 1828, el Gobierno Delegado emite el "Reglamento Provisorio para las Postas de la Provincia".

En marzo de 1828 Larrobla se instala en un rancho en la villa de San Pedro de Durazno que era la residencia del Gobierno y solicita que se le asigne *"... la cantidad que juzgue conveniente para llenar esta necesidad....*" a efectos de poder cumplir con su misión. Además de un mísero mobiliario y unos pocos útiles de oficina es interesante destacar que entre las existencias al instalarse figuraban "dos sellos de bronce **DURAZNO** y **FRANCA**". Con la marca DURAZNO no he podido observar ninguna pieza pero es indudable que debe haber sido utilizada, por lo menos por el propio La Robla.

El 12 de marzo de 1828 el sr. Larrobla fue autorizado a mandar imprimir 500 *Cartas de Aviso* y 400 *Partes o Pasaportes*. Podemos considerar estos como los primeros documentos auxiliares internos del Correo Uruguayo.

Esta **Carta de Aviso** (Colección Darío Ciardi) *fue confeccionada en la Administración de Correos de Paysandú detallando la correspondencia que iba a Montevideo el 24 de enero de 1841.*

Proporciona un detalle de las cartas francas y certificadas así como encomiendas transportadas. El formato es idéntico al que esta documentado que fueron impresos en 1828.



D. ... ADMINISTRADOR DE LA RENTA DE CORREOS DEL Estado, —

PARTE que esta el conductor de ... Ramon ... conduciendo la valija de correspondencia publica y de oficio, p.a el Interior del Estado

por la carrera de las Postas en virtud de licencia

ocupando ...

incluso el del Postillon, los que franquearán los Maestros de Postas con los demas auxilios que necesite, sin dar motivo á demora al-

guna porque serán castigados proporcionalmente, en virtud del artículo 14 de la ordenanza de 23 de Julio de 1762, y cuanto contiene la nueva de 8 de Junio de 1791 cobrandole á razon de un real por los caballos de tiro, y medio real los de silla por legua, por cada cabalgadura de las que vá ocupando, y lo demas que sea correspondiente a lo que suministrasen y el que corriese en virtud de este parte, verificado su viage lo entregará al Administrador de dicha ciudad de

para que lo restituya á este oficio y conste su cumplimiento.

Montev.o 23 de Julio de 1828 —

Paquetes

uno á Canelones
uno á S.n José
uno á Mercedes
uno á Sandú
uno al Dur.no
uno al Cerro Largo
uno á las Vacas
uno á la Colonia
uno al Rosario

9 paquetes. —

DERECHOS Y GRATIFICACIONES QUE SE CONTRIBUYEN

Por este parte rs. plata.

Por la décima del importe del viaje......

Primeras 2 hojas (tiene un total de 6) de un **Parte o Pasaporte de Postillón** *fechado 23 de junio de 1828 que partió de Montevideo con destino Rosario. Nótese que el Escudo Nacional en la parte superior es el del Estado Argentino ya que nuestra República estaba aún en vías de gestación.*

El 5 de julio de 1828 propone el primer Itinerario General de Postas; el mismo rigió con carácter de provisorio hasta el febrero de 1829 en que fue sustituido por otro mas acorde a las necesidades:

1 – Durazno a Canelones y Rocha
2 – Canelones a Las Vacas (actual Carmelo)
3 – De Las Vacas a Durazno y Cuero Largo
4 – De Mercedes a Sandú (Paysandú) y Salto
5 – De Canelones a Mercedes y Soriano
6 – De Sandú (Paysandú) a Durazno.
7 – De Salto a Las Vacas
8 – De Durazno a Mercedes

Mientras tanto, el 25 de febrero de 1828 el Gral. Rivera, con 12 Oficiales, 1 cadete y 62 hombres desembarca en la costa del Departamento de Soriano y desde ese punto inicia su marcha para la reconquista de las Misiones. La campaña de las Misiones tenía por objeto apoderarse de las llamadas Misiones Orientales, territorio al este del río Uruguay disputado primeramente entre España y Portugal y luego entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil, que quedaba delimitado al este por la línea del Tratado de San Ildefonso de 1777 y en ese momento formaba parte de los Estados del Sur del Brasil.

Unida al triunfo de Ituzaingó la campaña de las Misiones precipitó la retirada del Brasil de sus aspiraciones sobre la Banda Oriental, y el reconocimiento de la Independencia del Uruguay en la Convención Preliminar de Paz del 27 de agosto de 1828 llevada a cabo sin la intervención de ningún delegado o representantes de la Provincia Oriental. En esta Convención se resuelve crear un Gobierno Provisional hasta que se pueda organizar el nuevo Estado y se designa para desempeñar el cargo de jefe del gobierno provisional al Gral. Rondeau quien se hace cargo el 22 de diciembre de 1828; cuatro días antes las tropas Brasileñas abandonan Montevideo.

Se reanudan entonces los paquetes cancelándose las patentes de aquellos que no reinician sus operaciones el 5 de enero de 1829.

Durante el año 1928 Larrobla se traslada primero a San José y luego a Canelones; el 1 de enero de 1829 se radica definitivamente en Montevideo abriendo sus puertas por primera vez en la capital la Administración General de Correos.

El 15 de enero de 1829 se modifica el itinerario de abril de 1827 estableciéndose un correo diario entre la Villa de Canelones (donde aún funcionaba el Gobierno) y la Capital junto con otras modificaciones. Junto con el nuevo itinerario se comunican quienes han sido designados como "Administradores de las Administraciones Subalternas del Estado"; estas Administraciones Subalternas son 17: Canelones, Santa Lucía, San José, Colonia, Maldonado, San Carlos, Rocha, Minas, Mercedes, Santo Domingo de Soriano, San Salvador, Vacas, Porongos, Durazno, Cerro Largo, Sandú y Salto.

A continuación se incluye el nuevo itinerario completo que entro en vigencia en Febrero de 1829:

Itinerario General de las Postas establecidas en el Estado en sus diferentes carreras rectas y transversales

DE CANELONES Á LA COLONIA

		leguas
Maestros de postas	Canelones—Juan Viñas á Santa Lucía	3
»	Santa Lucía—Mariano Vera á Cagancha	4
»	Cagancha—Francisco Tuero á San José	4
»	San José—José María López á Pavón	3
»	Pavón—Francisco Barredo á Cufré	4
»	Cufré—Aléjo Velázquez á Rosario	5
»	Rosario—Manuel Aguirre al Sauce	5
»	Sauce—Francisco Arenas al Riachuelo	4
»	Riachuelo—Pedro Diaz á la Colonia	3
	Suma	35

DE CANELONES Á ROCHA

»	A las Puntas del Colorado—Santiago Barros	4
»	De las Puntas del Colorado á las de Toledo—Jacinto Vargas	5
»	De Toledo á Pando	3
»	Pando—Pedro Vallanis á Mosquitos	6
»	Mosquitos—Tomás Burgueño á Solís Grande	6
»	Solís Grande—Viuda Eugenia á Pan de Azúcar	6
»	Pan de Azúcar—José Rodriguez á Maldonado	6
»	Maldonado á San Cárlos	2
»	San Cárlos á José Ignacio	4
»	José Ignacio—Ramón Rodriguez á Garzón	6
»	Garzón—Ramón Silva á Rocha	6
	Suma	54

DE CANELONES AL SALTO

		leguas
Maestros de postas	Sigue hasta San José igual que á la de la Colonia	—
»	De San José al Paso del Rey	3
»	Del Paso del Rey—Feliciano Parejas al del Chaná	5
»	Del Chaná—Manuel Quevedo al Arroyo de las Bolas	7
»	Del Arroyo de las Bolas—Juan Cardoso á las Puntas de Monzón	7
»	De Monzón—José Pintos al Perdido	3
»	Del Perdido—Francisco Estrada á Durazno Chico	4
»	Del Durazno Chico—Julián González á Bequeló	6
»	De Bequeló—Pedro Blanco á Coquimbo	5
»	De Coquimbo—José Viera á Mercedes	6
»	De Mercedes á Santa Rosa—Costa del Uruguay	8
»	De Santa Rosa—Manuel Roca á Román	6
»	De Román—Marcos Acosta al Bellaco	7
»	Del Bellaco—Marcos Hornos al Arroyo Negro	4
»	Del Arroyo Negro—J. Gutiérrez á Sandú	4
»	De Sandú á San Francisco el Chico	2
»	De San Francisco el Chico—Juan Vera al Queguay	5
»	Del Queguay—Rafael Callejas al Cabo Viejo	2
»	Del Cabo Viejo—Antonio Duarte al Arroyo Malo	6
»	Del Arroyo Malo—Francisco González (a) Corrientes á Chapicuy y Guaviyú	5
»	De Guaviyú—Antonio Vázquez al Hervidero	5
»	Del Hervidero al Salto	5
	Suma	105

DE CANELONES AL CERRO LARGO

		Leguas
Maestros de postas	De Canelones al arroyo de la Virgen.	8
»	Del arroyo de la Virgen, Miguel Barrios á Pintado	4
»	De Pintado, Francisco Hernández á las Puntas de Maciel ó bien á lo de don Goyo Más, al 1.º 4 leguas, al 2.º.	3
»	De cualquiera de los dos, á las Puntas de Maciel	9
»	De las Puntas de Maciel, Mauricio Gómez, á Maciel	5
»	De Maciel, José Sánchez, al Durazno.	5
»	De Durazno á Tejera	2
»	De Tejera, Juan J. Torres, á Quadra.	9
»	De Quadra, Juan A. Canavé, á Quadra arriba	3
»	De Quadra arriba, á las Puntas, F. Gari.	4
»	De las Puntas de Quadra, viuda de Gari, á Las Cañas	6
»	De Las Cañas, José López, á Las Palmas	5
»	De Las Palmas, Agustín Mesa, al Cordobés.	5
»	Del Cordobés, Antonio Viana, á la Lechiguana.	4
»	De la Lechiguana, viuda Simona, á lo de Muñoz	5
»	De lo de Muñoz, á medianías de Tarariras y Tupambay.	7
»	De Tupambay, Francisco Pintos, al Quebracho	3
»	Del Quebracho, Juan Sáenz Calengo, á Fraile Muerto	4
»	De Fraile Muerto, Silverio Castro, al Tacuarí	7
»	Del Tacuarí, el finado Félix Medina, al Cerro Largo	3
	Suma	107

Carreras transversales

DE SAN JOSE Á LAS VACAS

		Leguas
Maestros de postas	Se siguen las dos postas primeras hasta Cufré, posta de Velázquez, y de allí al Rosario	7
»	Rosario arriba, Silverio Gómez	5
»	De lo de Silverio Gómez, Colla arriba	6
»	Del Colla, Luis Bobadilla, á San Juan	6
»	San Juan, Teodoro Quintana, al Miguelete	4
»	Miguelete, Santiago Fernández, á las Tunas	5
»	De las Tunas, Gregorio Palacios, á las Vacas	6
	Suma	39

DE MERCEDES Á LAS VACAS

»	De Mercedes á las Maulas	4
»	De las Maulas, viuda de Britos, á Soriano	3
»	De Soriano á San Salvador	3
»	De San Salvador, Antonio Islas, á las Víboras	5
»	De las Víboras, Joaquín Cabo, á las Vacas	4
	Suma	19

DE SAN JOSÉ AL DURAZNO

		Leguas
»	De Carreta Quemada arriba	5
»	De Carreta Quemada, N. Brequi, á Chamizo	3
Maestros de postas	De Chamizo, Valentín Sáenzs á las Puntas de Maciel	8
»	De Maciel al Maestro Pepe	4
»	Del Maestro Pepe al Durazno	5
	Suma	25

DE LAS VACAS AL DURAZNO

»	Vacas, Sebastián Quiñones, á las Víboras	3
»	Víboras, Hilario Echevarría, á las Puntas.	5
»	Puntas, Francisco Báez, á la Laguna.	3
»	Laguna, Juan T. Chaparro, á San Salvador.	5
»	San Salvador, José Zabala, á las Puntas.	7
»	Puntas, Juan B. Ferreira, al Perdido.	5
»	Perdido, Bernardino Estrada, al Arroyo Grande	5
»	Arroyo Grande, Caliste Centurión, al Arroyo de la Guardia	4
»	Arroyo de la Guardia, Francisco Velazco, al Sarandí	3
»	Sarandí, Segundo Velazco, á Porongos	4
»	Porongos, Lucas Garrido, á los Molles	4
»	Molles, Francisco Tuero, al Durazno.	3
	Suma	51

DEL SALTO AL DURAZNO

		Leguas
»	Desde dicho punto á Sandú como queda expuesto en la carrera de Canelones al Salto	30
»	Sandú á San Francisco. casa de la Correntina	3
Maestros de postas	San Francisco á Bacacuá, casa de José María Ruiz.	5
»	Bacacuá al Ñacurutú, casa de Santiago Caballero	7
»	Ñacurutú al Arroyo Grande, casa de Bonifacio Arrieta	7
»	Arroyo Grande á las Averías, casa de de Lúcas Osorio	4
»	Averías al Río Negro, casa de Ramón Castriz	10
»	Toscano, (á este lado del Río Negro) á lo de Ledesma en Caballero	7
»	Caballeros á lo de José Barragán también en Caballero.	3
»	Barragán al Durazno	5
	Suma	81

SUMA GENERAL

De Canelones á la Colonia.	35
De Canelones á Rocha	54
De Canelones al Salto	105
De Canelones al Cerro Largo	107
De San José á las Vacas	39
De Mercedes á las Vacas	19
De San José al Durazno	25
De las Vacas al Durazno	51
Del Salto al Durazno	81
Suma leguas	516

NOTA: — Faltan las postas desde Rocha hasta Santa Teresa que son tres, y las de Maldonado á Minas, las que se determinarán siendo del agrado del Superior Gobierno.

Montevideo, Enero 15 de 1829. *La Robla.*

Mientras tanto la línea que atendía al interior del país continuaba siendo conducida a las Vacas y de allí a Bs. Aires (tres veces por mes) con el costo que ello ocasionaba; para evitar la duplicidad y gastos innecesarios este ultimo servicio es suspendido el 1 de julio de 1829 disponiéndose que la correspondencia del litoral (Salto, Paysandú y Mercedes) se remitiera directamente a Montevideo.

El 16 de septiembre de 1829 Larrobla emite el "**Reglamento Provisional para la Administración General de Correos del Estado Oriental del Uruguay**". Nótese que para este momento, cumplida la "Convención preliminar de Paz 1928" alcanzamos la categoría de **Estado Oriental**.

Según comentamos para 1829 se establecieron 17 Administraciones Subalternas de Correos: 1-Canelones 2-Santa Lucia 3-San José 4-Colonia 5-Maldonado 6-San Carlos 7-Rocha 8-Minas 9-Mercedes 10-Santo Domingo de Soriano 11-San salvador 12-Vacas 13-Porongos 14-Durazno 15-Cerro Largo 16-Sandu y 17-Salto. Estas administraciones utilizaban sellos de bronce con la palabra **FRANCA** de distintos tamaños; en la administración de Maldonado se usaba uno que decía **FRNCA;** dice De Maria "por error del grabador" aunque no es así sino que se trataba de un sistema de abreviatura utilizado en la época que se aplico también en otras marcas. Este tipo de marcas se usaron sin interrupción hasta 1854.

Las oficinas tenían también otro sello de bronce destinado a establecer la procedencia de la pieza; eran los siguientes: Montevideo, Salto, Durazno, Mercedes, Sandu, Santo Domingo (actual Soriano), Espinillo, Colonia, Vacas (actual Carmelo), El Colla (actual Rosario), San José, Canelón, San Juan Bautista (actual Santa Lucia), Maldonado, Cerro Largo, Minas (Concepcion), San Carlos, Rocha y Porongos. El uso de estos sellos, en general, fue hasta 1851. Existen otras marcas lineales tales como VIBORAS y TACUAREMBO, GUALEGUAY, (San José de) GUALEGUAYCHU y CONCEPCION del Uruguay que no las menciona De María; marcas lineales de DURAZNO, ESPINILLO, CERRO LARGO y PORONGOS no he observado. En **Anexo II** se detallan estas marcas Prefilatélicas con las variaciones y detalles conocidos.

Todas estas marcas se aplicaban con tinta colorada. Para certificados la Administración General y las mas importantes del interior usaban un sello con la palabra **CERTIFICADO**. Además menciona la existencia de 2 sellos para lacre; uno del Administrador de la Oficina Central de Montevideo y otro en la de Durazno, este último con la inscripción en forma oval con la inscripción "**ENTRE – RIOS YI y NEGRO**" ambos eran de plata y propiedad de los Administradores.

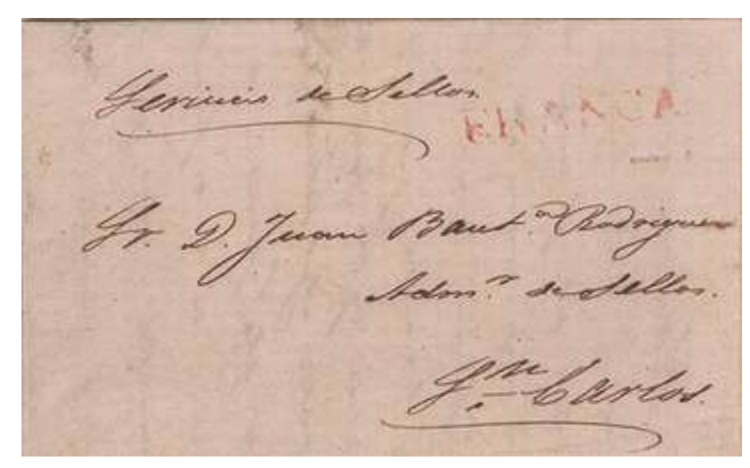
MONT.V.o | SALTO | MERCEDS
PAISANDU | STO DOMINGO | COLONIA
VACAS | EL COLLA | SN JOSE.
CANELON | S.JVAN.BTA | MLDONADO
CONCEPCION | SN CARLOS | ROCHA
FRANCA | CERTIFICADO | FRNCA

Debido a no existir documentación oficial indicando las fechas en que se han puesto en uso estas marcas se toman las fechas mas antiguas conocidas en base a material existente y otros trabajos realizados por diversos filatelistas.

Con respecto a las cartas **certificadas**, que lógicamente involucran el uso de dicha marca, eran escasísimas en la época; en la Administración General se certificaban entre 40 y 50 cartas por trimestre y en las Administraciones mas importantes del interior aproximadamente la mitad.

También por el año 1829 empezó a utilizarse en forma general en las oficinas una palabra o frase que puesta en el frente de las comunicaciones (en algunos casos al dorso) diferenciara la correspondencia pública de la oficial; no había uniformidad en este procedimiento y cada administrador la escribía a su criterio. Se utilizaron las palabras *ESTADO*, *PÚBLICO*, *REPUBLICA*, *SERVICIO* o las frases *SERVICIO DEL ESTADO*, *SERVICIO NACIONAL*, *SERVICIO DE CORREOS* (o sus siglas tales como *S.E.*, *S.N. o S.C.*), *etc*; una de las palabras mas utilizadas fue *SERVICIO*.

En estas cartas podía aparecer o no alguna de las marcas lineales existentes; posteriormente en fechas más avanzadas en el tiempo continuamos encontrando cartas circuladas no con marcas sino solamente con anotaciones que reflejan su carácter de ser Correo Oficial.



*En este ejemplo vemos una carta remitida de Montevideo a San Carlos fechada el 16.9.1837 con anotación "**Servicio de Sellos**" en la parte superior y aplicándole únicamente la marca "**FRANCA**" en tinta roja. De esta forma la carta no pagó franqueo ya que trataba un asunto netamente del Correo. En su interior el Correo de Montevideo, le reclama a la sucursal de San Carlos que envíe las cuentas respectivas de un período, ya que el mismo estaba omiso. (colección Ciardi)*

6to período – 1830 – Independencia – Creación de la 1ª República

Debido a la imposibilidad de mantener las carreras de correo operativas por falta de recursos y para evitar el abandono de las mismas el gobierno resuelve con fecha 2 de enero de 1830 "*rematar estas por carreras al mejor precio y por el plazo de ocho años*". Mientras no se realizaba la venta (nunca llegaron a adjudicarse en su totalidad) las postas abandonadas eran servidas por "soldados de policía" acorde a las necesidades o disposiciones del superior.

El 18 de julio de 1830 se jura la primera Constitución y se crea el "Estado Oriental del Uruguay", siendo el primer Presidente constitucional el General Fructuoso Rivera. Le seguirá en la presidencia Manuel Oribe, uno de los jefes de los "Treinta y Tres Orientales", generándose en ambas personalidades respectivamente, los partidos políticos tradicionales del país: el Partido Colorado y el Partido Blanco.

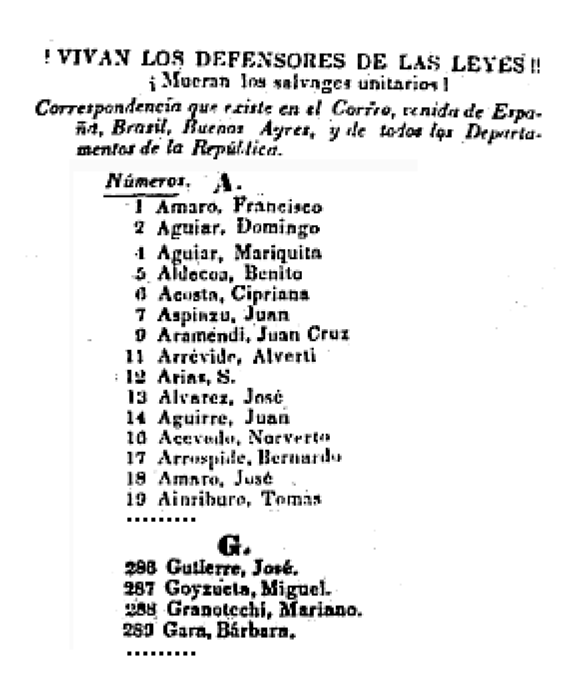
Con la finalidad de reducir los costos de funcionamiento, el 24 de febrero de 1832 se modifican las carreras de postas suprimiéndose todas las transversales del Durazno a San José, Soriano, Canelones, Vacas, Cerro Largo y Paysandú; las de San José a Las Vacas; las de Las Vacas a Soriano y las de Salto a Bella Unión. En consecuencia quedaron cuatro carreras principales con los siguientes itinerarios:

1 – de Montevideo por Solís Grande, Maldonado, San Carlos y Rocha hasta Santa Teresa
2 – de Solís Grande por Minas hasta Cerro Largo.
3 – de Montevideo por Canelones, Santa Lucía, San José, Mercedes y Paysandú hasta Salto
4 – de San José a Colonia.

El 28 de noviembre de 1834 se decreta que las **Cartas rezagadas** "*fueran incluyéndose gradualmente en las listas de Correos Sucesivos con el propósito que sus destinatarios se decidiesen a retirarlas, evitando un deposito inútil de correspondencia muerta*" (y aumentando así en algo los ingresos del Correo); como las listas que se fijaban en la Administración General no

eran muy leídas por la escasez de la concurrencia de público se resolvió que fueran publicadas en los diarios de la Capital: Al cabo de algún tiempo se comenzaron a aplicar marcas de diferente tipo en estas cartas; normalmente son llamadas marcas de Listas por incluir esta palabra que hacia referencia al hecho de confeccionar listas con los nombres de los destinatarios de las cartas; la marca mas temprana conocida es del año 1876 (por lo cual no sería pre-filatélica) pero no descarto que pudiese haber alguna anterior de otro tipo o anotaciones manuscritas al respecto. Pocas son las cartas de "listas" que han sobrevivido pues en caso de no ser reclamadas (y pagadas) por los destinatarios al cabo de cierto tiempo eran destruidas.





! VIVAN LOS DEFENSORES DE LAS LEYES !!
¡ Mueran los salvages unitarios !

Correspondencia que existe en el Correo, venida de España, Brasil, Buenos Ayres, y de todos los Departamentos de la República.

Números. **A.**

1 Amaro, Francisco
2 Aguiar, Domingo
4 Aguiar, Mariquita
5 Aldecoa, Benito
6 Acosta, Cipriana
7 Aspinzu, Juan
9 Aramendi, Juan Cruz
11 Arrévide, Alverti
12 Arias, S.
13 Alvarez, José
14 Aguirre, Juan
16 Acevedo, Norverto
17 Arrospide, Bernardo
18 Amaro, José
19 Ainriburo, Tomás
....

G.

286 Gutierre, José.
287 Goyzueta, Miguel.
288 Granotcchi, Mariano.
289 Gara, Bárbara.
....



ADMINISTRACION GENERAL DE CORREOS.

Relacion de las cartas detenidas en esta oficina por falta de franqueo en el mes de Enero de 1865.

Anibal Golla	San José	Laborde Jean	Buenos Aires
Aldabe Guillermo	Buenos Aires	Lopez Benjamin	id
Biaggio 2	id id	Morico Cesare	id
Boggi Camilo	id id	Muñoz Pilar	Puntas de Ch.
Belasques Belisario	Canelones	More Francisco	Santa Lucia
Bentancur M.	id.	Morronais Pablo	Conc. del U.
Bange H.	Buenos Aires	Martins Alejandro	Buenos Aires
Bangornio Giuseppe	id id	Minturr A H	id id
Barreiro Francisco	id id	Maran Giuseppe	Mercedes
Banol Augustin	San José	Mancilla Adolfo	Buenos Aires
Cordoba Juan	Santa Lucia	Nolerasco Francisco	id id
Cardozo Benito	Maciel	Orion José	Paisandú
Conte de la Ville	Buenos Aires	Olivera Saturno	Corrientes
Casas Claudio	Casupá	Parodi Giuseppe	Santa Fé
Etchegoyhen Martin	Buenos Aires	Pasele Francisco	Buenos Aires
Falcon Santiago	Punta de Y.	Pastore Francisco	Santa Fé
Geata José	Buenos Aires	id id	San Cárlos
Gio Pietro Giovalista	San Cárlos	Peyrallo Giuseppe	Corrientes
Garcia Antonio	Buenos Aires	Roncagliolo	Buenos Aires
Gaggero Annita	id id	Ramella Francisco	id id
Gonzalez Marta	Porongos	Santiago Anches	Concep. del U
Herrero Feliz S.	Mercedes	Ferraro Agostino	Paisandú
Horno Basilio	Cerro Chato	Tovane Alfonso	Buenos Aires
Hareper A. R. 2	Buenos Aires	Ucda Manuel	Rosario Orien
Hallach Alberto	id id	Ventura Giobalista	Buenos Aires
Tripodi Giacomo	id id	Viraro Giuseppe	id id
Lemoine C.	id id	Zappettini Giacomo	id id
Lorino Fermo	Paisandú		

Aquí podemos apreciar dos formatos de listas de Cartas Rezagadas que estaban a disposición de los destinatarios para ser retiradas previo pago de las mismas. La primera se trata de un extracto de una larga lista publicada en agosto de 1851 por el "Gobierno del Cerrito" durante el período de la "Guerra Grande"; como se ve se refiere a correo venido de España, Brasil, Bs.Aires y de todos los departamentos de la República. La 2da son cartas detenidas por falta de franqueo en Enero de 1865 que quedaron detenidas en el Correo Central en Montevideo.

Para 1835 estaba actuando en Montevideo una organización empresarial denominada "**Sala de Comercio**" bajo la dirección de un tal Jorge P.E. Tornquist ubicada en la calle Piedras Nº 72; la misma resulta de mucho interés para la filatelia Uruguaya pues tuvo una importante actuación en las comunicaciones y existen piezas y marcas (todas muy cotizadas) referentes a su actuación.

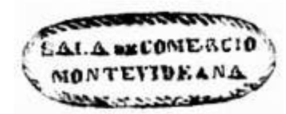
Entre otros servicios proporcionaba a sus suscriptores un servicio postal de Ultima Hora para lo cual existía en su local un buzón postal (Art. III) en el que se recibía la correspondencia incluso después del cierre de las oficinas postales del Estado; informaba día y hora de las entradas y salidas del correo terrestre (Art. IV); y entradas y salidas de los buques que no eran de cabotaje así como de los que hacían la carrera fluvial (Art. V) .

Para el año 1840 el propietario de la "Sala" era don Julián C. Rosquellas y en el año 1846 pasó a ser dueño un dependiente de la misma, Don Juan G. Buela.

Para el servicio "Postal de última hora", se instaló un buzón en el interior del comercio con el fin de depositar allí la correspondencia. Este servicio comenzó de oficio en el año 1841 y más tarde en el año 1857, el señor Buela gestionó ante el gobierno nacional la autorización, la cual le fue otorgada para funcionar como "servicio postal de última hora".

Por este servicio, la "Sala de comercio" cobraba un suplemento, sobre la tarifa postal, de ½ patacón (4 reales) por carta. La colaboración que prestó el señor Buela terminó el 12 de marzo de 1871, cuando el correo decide enviar a este comercio a un empleado, debido al convencimiento de que

todas las oficinas que intervenían en el movimiento de la correspondencia, debían tener un empleado del correo.





SALA DE COMERCIO
MONTEVIDEANA

A la correspondencia que se depositaba en el Buzón de la Sala se le aplicaron algunas "marcas privadas" de la misma; en el **Anexo II** se detallan dichas marcas de las cuales se conocen tres tipos utilizadas en diferentes épocas.

Estas marcas consta que fueron utilizadas por lo menos desde el año 1837, antes del sitio de Montevideo realizado por Oribe durante la "Guerra Grande" (1838-1851), y continuaron aplicándose en su local para el correo que se transportaba a Buenos Aires y al exterior en general. Continuaron aplicándose luego de terminado el conflicto y aun hasta la reanudación del servicio postal por parte del gobierno Uruguayo en 1852, inclusive se aplicaron después de la implementación de los sellos postales conociéndose piezas con esta marca sobre sellos de la emisión "Soles cifras finas" del 26 de junio de 1859; todas ellas con destino a Buenos Aires con excepto una carta dirigida a Europa.

Todas las piezas anteriores al 1.7.1859, circulación del primer sello de uso general, llevan un número manuscrito, indicando el importe que fue pagado. Con posterioridad a la fecha mencionada, se encuentra la marca inutilizando los sellos de franqueo. Dicha marca permaneció en manos del señor Buela hasta su fallecimiento en octubre de 1890 y después pasó a un paradero desconocido, las auténticas son muy raras.

Pueden considerarse estas marcas prefilatélicas como de una "Sucursal Marítima" complementaria a la operativa del Correo Oficial y que fueron las primeras marcas Fluviales en lo que respecta con el correo a Buenos Aires; son además las primeras marcas y matasellos particulares, autorizados por el Gobierno Nacional

REGLAMENTO

SALA DE COMERCIO MONTEVIDEANA

Bajo la direccion de

D. JORGE P. E. TORNQUIST.

ARTICULO I.

El objeto de este Establecimiento es la reunion de individuos respetables, nacionales y extranjeros, para mantener y estrechar las relaciones personales, en términos favorables á la civilizacion y al comercio.

ARTICULO II.

El establecimiento proporcionará á los suscriptores todos los periodicos nacionales y extranjeros que sea posible obtener.

ARTICULO III.

Habrá un Buzòn en el establecimiento para recibir y despachar con exactitud correspondencia del público para cualquier destino.

ARTICULO IV.

El Establecimiento proporcionará con brevedad y exactitud todas las noticias que se pueda obtener por el puerto ò por el comercio, haciéndolas poner en conocimiento del público en general, por medio de una pizarra que à este efecto estará colocada en un parage que esté visible; igualmente del dia y hora de las llegadas y salidas de los correos terrestres y de las suspensiones que haya de su salida en los dias ordinarios, y se anunciarán tambien los buques que se ponen á la carga y el dia en que han fijado su salida.

ARTICULO V.

El Establecimiento llevará un diario exacto de las entradas y salidas de todos los buques que no sean del cabotage ó del tráfico de los rios del interior, espresando los nombres de sus capitanes y consignatarios, su procedencia y sus destinos.

ARTICULO VI.

El Establecimiento á mas de estar provisto de buenos telescòpios, y anteojos para el uso y recreacion de los suscriptores, llevará tambien un diario de observaciones meteorológicas, las cuales se franquearán á los periódicos para su publicacion. La Sala de lectura estará adornada de mapas de todo el globo.

ARTICULO VII.

El Establecimiento pròporcionarà mensualmente, en cuanto fuere posible, estados de importaciones y exportaciones marítimas, y del progreso del comercio en general.

ARTICULO VIII.

Serán considerados miembros honorarios del Establecimiento el Exmo. Sr. Presidente de la Repùblica, los ministros que componen el Gobierno, y tambien todos los Ministros estranjeros que invistan el carácter diplomático.

ARTICULO IX.

La suscripcion de los miembros será individual, y no se admitirà como miembro del Establecimiento ni una sociedad mercantil ni una corporacion cualquiera que sea.

ARTICULO X.

Cada miembro del Establecimiento pagará al tiempo de la apertura de la Sala la suma de nueve pesos, y continuara pagando igual cantidad por cada trimestre en anticipacion.

ARTICULO XI.

Cada suscriptor está autorizado para introducir en el Establecimiento à los individuos transeuntes que él quiera, dirijiéndose á este efecto al Empresario. Los comandantes y oficialidad de los buques de guerra, como tambien los capitanes y sobrecargos de buques mercantes, tendrán entrada libre en el Establecimiento con las formalidades indicadas.

ARTICULO XII.

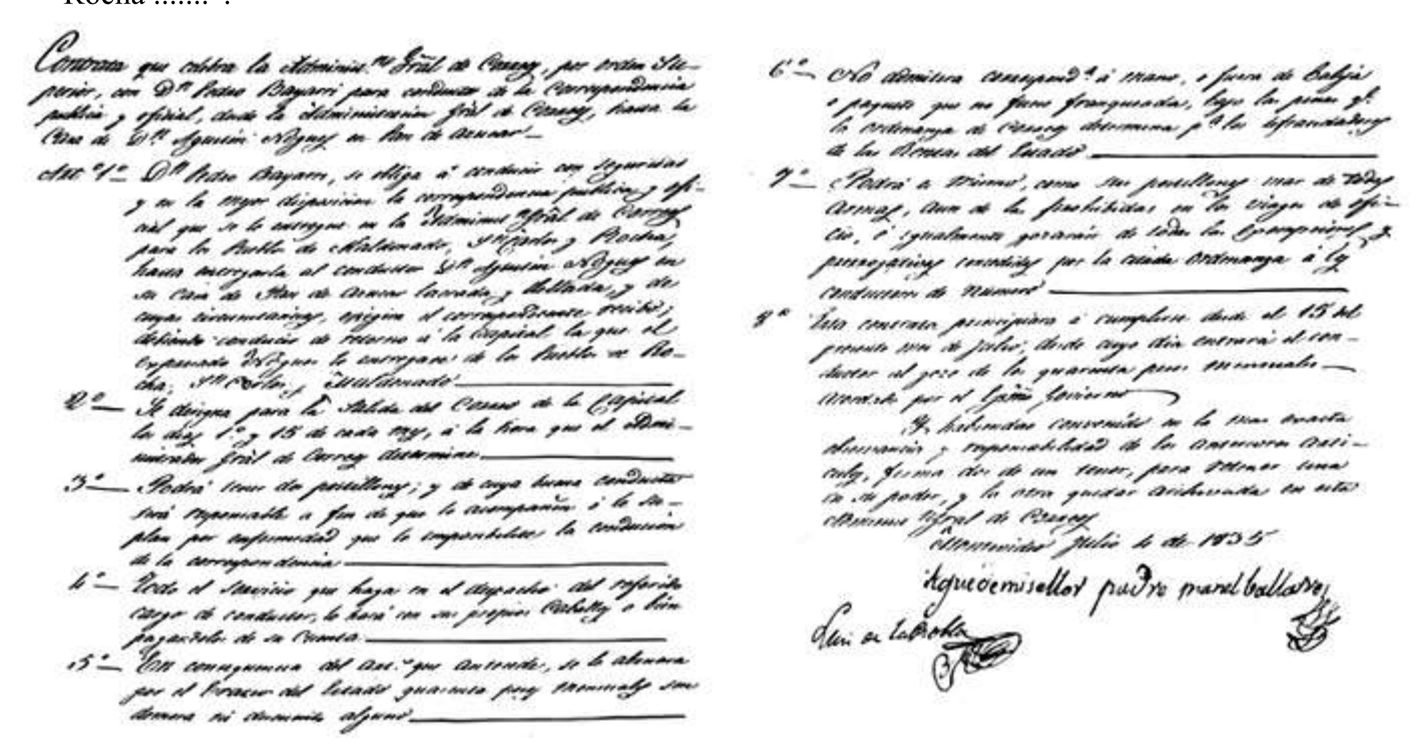
El Empresario del Establecimiento prestará la mayor atencion á cualquiera observacion que se haga por los suscriptores con relacion á defectos del Establecimiento, y se empeñará con interés en aplicar el remedio conveniente, de modo que haya siempre el mayor órden en las cosas y personas.

JORGE P. E. TORNQUIST.

En 1835 ocupa la presidencia el Gral. Oribe; para esa época el Correo le resultaba muy oneroso al Gobierno dándole grandes pérdidas; con lo producido se cubría apenas un 20 % del funcionamiento del Correo, aun con las líneas muchas veces inoperativas por falta de estafeteros pagos. Con la finalidad de disminuir los gastos el 15 de diciembre se dicto un decreto disponiendo llamar a propuestas para la conducción de la correspondencia pública.

Por esta época la Administración de Correos realiza contratos con diferentes privados para el transporte de la correspondencia pública y oficial en diferentes itinerarios de las carreras

establecidas. Un ejemplo es el realizado el 4 de julio de 1835 con el sr Don Pedro Bayarri para "conducir con seguridad y en la mejor disposición la correspondencia pública y oficial que se le entregue en la Administración Gral. de Correos para los pueblos de Maldonado, San Carlos y Rocha ....".



El 22 de enero de 1836 se realiza un contrato con los señores Samberg y García (son dos licitadores diferentes) para el transporte de correspondencia pública en las carreras de Salto y Paysandú. La frecuencia era semanal con los siguientes itinerarios (1) Montevideo – Mercedes – Salto (2) San José – Colonia – Durazno. El sistema no dio resultado manteniendo los mismos problemas que con las demás carreras. El contrato tenía una duración de 2 años y se abonaban 360 $ por mes a c/u de los contratantes.

Poco después Rivera se subleva, Oribe dimite y Rivera toma el gobierno enfrentándose a Juan Manuel de Rosas que gobernaba Bs.Aires. El 6 de julio de 1837 una escuadra Francesa se posiciona frente a Buenos Aires y desde el 28 de marzo de 1838 realiza un bloqueo total del Río de las Plata lo que afecta la comunicación de Uruguay con otros países; este bloqueo se prolongara hasta 1840.

El 24 de noviembre de 1837 La Robla es separado de su cargo por motivos políticos; el 9 de diciembre es designado como Administrador General de Correos a don Laureano Anaya.

El 16 de febrero de 1838 finaliza el contrato con los señores Samberg y García y mientras se resolvía que hacer se organizo un servicio provisorio desde Montevideo a San José, Colonia y Durazno; se cumplió mediante tres conductores:

1 – Montevideo – Canelones – Sta Lucia – San José
2 – San José – Colla – Colonia
3 – San José – Durazno
La carrera a Salto quedo suprimida enviándose la correspondencia por los buques que iban por el litoral.

El 18 de octubre de 1838 el Gral. Rivera (General en Jefe del Ejército Constitucional) restituye en el cargo de Administrador General de Correos a Don Luis de La Robla considerándolo "*en ejercicio sin interrupción y en los goces de la ley, desde la época en que la fuerza interrumpió su ejercicio*".

Poco duro en el cargo ya que el 7 de noviembre es nombrado Capitán del Puerto y debe abandonar el mismo; el 19 de diciembre, decreto mediante, es designado don José Mendoza como el nuevo Administrador General de Correos.

El 14 de enero de 1839 el Gobierno restaura las postas suprimidas por la anterior administración a causa de la guerra civil. Se designan nuevos Administradores donde no existían y las carreras quedan de la siguiente forma:

1 – Para Canelones, San José, Colla, Durazno, Soriano, Mercedes, Sandú y Salto los días 1, 8, 16 y 24.
2 – Para Maldonado, Minas, San Carlos y Rocha los días 1 y 16.
3 – Para Cerro Largo los días 7 y 22.

Electo Rivera como presidente Constitucional en febrero de 1839 declara la guerra a Juan Manuel de Rosas "... el tirano del pueblo inmortal de Sud América ....." dando inicio así al conflicto que se conoce como "Guerra Grande" el cual se prolongara hasta 1851. Para mediados de 1839 el Correo entra en un importante declive producida por los acontecimientos políticos de la época; los administradores abandonan los cargos y las líneas quedan prácticamente inoperativas.

Luego de la batalla de Cagancha (29 de diciembre de 1839 con victoria del Gral. Rivera) se comienza a rehacer el servicio postal comenzando a funcionar a mayor parte de las postas y retomándose el servicio fluvial entre los pueblos del litoral y Montevideo el 29 de enero de 1840.

El correo al exterior continua sin muchas dificultades pese a que como ya se comentó, el Río de la Plata estaba bloqueado por la escuadra Francesa. Las casas consignatarias recibían la correspondencia y publicaban avisos en los diarios que indicaban las salidas y las rutas; se privilegiaba los buques con bandera Nacional. Hacia Bs.Aires y provincias Argentinas la correspondencia se remitía por diferentes buques, algunos de ellos tocando Colonia de Sacramento; en general las salidas eran bi-semanales. Para el litoral se utilizaban pequeños barcos de cabotaje cuando era posible.



*En este ejemplo se aprecia una carta circulada de Montevideo a Cádiz – España; fechada en el texto 9 de diciembre de 1837 con fechador de arribo a Cádiz el 4 de marzo de 1838 donde se aplico la marca "*7R*" acorde a la tarifa colonial de 1807; no presenta ninguna marca del Correo Uruguay por haber sido transportado directamente por un buque Español.* Ex Parmigiani



Esta otra carta se trata de una pieza circulada de Montevideo a Londres; fechada 23 de enero de 1838. Se aplico la marca lineal "MONTEV°." *en rojo y manuscrita la tasa de 10s 3d. Transportada por el HMS* "Cockatrice" *hasta Río de Janeiro, donde fue transferida al HMS* "Reindeer*" para continuar hasta Falmouth (marca de recepción al dorso).* Ex Parmigiani

La correspondencia oficial para el Jefe del Ejército en operaciones, Gral. Rivera, era conducida por correos militares que en alguna oportunidad llevaban correspondencia particular perteneciente a familias de integrantes del Ejército. Concomitantemente en abril de 1840 se vuelven a contratar a privados para las carreras hasta el Salto y hasta Colonia.

En diciembre de 1842, luego del combate de Arroyo Grande (victoria federales - blancos comandados por Oribe), el Correo hacia el interior del país queda definitivamente paralizado. Oribe se alía con Rosas y el 16 de febrero de 1843 pone sitio a Montevideo.

En este complejo conflicto intervinieron Franceses, Ingleses, Brasileños e Italianos (al mando de Garibaldi); además hubo 2 gobiernos: el "Gobierno de la defensa" en Montevideo, dirigido por Joaquín Suárez y el "Gobierno del Cerrito" bajo la autoridad de Oribe. Los servicios postales internos se desorganizan completamente aunque el correo al exterior por vía marítima desde Montevideo continua operativo aunque mas limitado ya que se cierran los puertos de las costas

tomadas por Oribe. En cuanto al "Gobierno del Cerrito" utilizaba para sus comunicaciones al exterior el "Puerto del Buceo" donde hasta hoy subsiste la "Aduana de Oribe" y cabe agregar que el movimiento de buques en la misma era bastante importante.

¡VIVAN LOS DEFENSORES DE LAS LEYES!!

¡MUERAN LOS SALVAGES UNITARIOS!!

RELACION *de los buques que han entrado y salido en este Puerto, desde el 5 del corriente hasta la fecha.*

Mes.	Dia.	Clase.	Nacion.	Nombres.	Ton.	Capitanes	Procedencias	Consignatarios.	Cargamentos.
Julio	7	Ballenera	Nacional	*Mariquita*	6	Angel Garcia	Maldonado	A la órden	lastre.
«	11	Pailebot	Argentino	*Ignacito*	55	Luis Dudan	Buenos Aires	Camino y Aguirre	idem.
«	13	Id.	Idem.	*Rayo*	12	Baltazar Cabrera	Santa-Fé	José Perez	maderas.
«	«	Id.	Idem.	*Fortuna*	34	Nicolas Baptista	Rosario	A la órden	frutos del pais.
«	«	Goleta	Idem.	*Aurora*	50	Antonio Ginata	Buenos Aires	Idem	lastre.
«	«	Pailebot	Idem.	*1.a Carolina*	30	Francisco Diaz	Idem	Idem	idem.
«	«	Id.	Idem.	*Pio Nono*	32	Gregorio Merlino	Idem	Idem	vino.
«	«	Id.	Idem.	*Alejandro*	124	Alejandro Murature	Idem	Camino y Aguirre	general.
«	«	Goleta	Idem.	*Sociedad*	33	Juan Cabrera	Salto é Higueritas	A la órden	frutos del pais.
«	«	Polacra	Sardo	*Júpiter*	127	Juan Bautista Chiora	Génova y Marsella	Benvenuto é hijo	general.
«	«	Id.	Idem.	*N. Sra. del Carmen*	144	Hilario D. Deambrosis	Santa Catalina	Idem	idem.
«	16	Ballenera	Nacional	*Estrella*	6	Juan Franqui	Mercedes y Colonia	A la órden	maderas.
«	«	Polacra	Sarda	*Nuevo Julio*	205	Antonio Repetto	Génova	Estevan Tiscornia	general.
«	17	Pailebot	Argentino	*Fortuna*	14	Santiago Carássale	Carmelo y Colonia	A la órden	frutos del pais.
«	18	Id.	Idem	*Nato*	12	José Vazquez.	Buenos Aires	Miguel Villardebo	lastre.
«	«	Goleta	Idem.	*Clarita*	39	Fermin Diaz	Idem	A la órden	idem.
«	19	Pailebot	Idem.	*Monte-Cristo*	21	Antonio Ruberano	Idem	Camino y Aguirre	idem.
«	«	Goleta	Nacional.	*Luisa*	22	Antonio Balverde	Idem	Idem	general.

HAN SALIDO.

Mes.	Dia.	Clase.	Nacion.	Nombres.	Ton.	Capitanes	Destinos.	*Cargadores.*	Cargamentos.
Julio	7	Goleta	Nacional	*Jóven Oriental*	37	Vicente Cervete	San Salvador	Varios	general.
	8	Pailebot	Correntino	*Anita*	12	Juan Brunetto	Mercedes	Benvenuto é hijo	harina y galleta
«	11	Id.	Argentino	*Emprendedor*	23	Antonio Alvarez	Buenos Aires	Camino y Aguirre	maiz y cueros.
«	12	Id.	Idem.	*Matilde*	15	Pedro Borcith	Idem	Idem	idem.
«	«	Id.	Idem.	*Jóven Petronila*	33	Manuel Mizues	Idem	Fernando Gonzalez	idem.
«	14	Bergantin	N. Americano	*Gambia*	151	Lewis Miller	Salem	Lowry Langdon y Ca.	frutos del pais.
«	«	Pailebot	Nacional	*Carlitos*	6	Francisco Acosta	Colonia y Mercedes	Varios	general.
«	«	Berg.-goleta	Argentino	*Filomena*	63	Jerónimo Bottini	Buenos Aires	Luis M. de Castro	maiz.
«	«	Goleta	Idem.	*Antonieta*	26	Vicente Deberoardi	Idem	Idem	idem.
«	«	Polacra	Sarda	*Paquete Feliz*	165	Juan Bautista Villa	Idem	Idem	idem.
«	«	Pailebot	Argentino	*Eugenia*	23	Agustin Delfino	Idem	Camino y Aguirre.	idem.
«	15	Polacra	Sarda	*Nina*	160	Francisco Bifforto	Maldonado	Ramon Arocena	maiz y trigo.
«	16	Pailebot	Argentino	*Jóven Ventura*	23	Luis Gasquet	Buenos Aires	Varios	frutos del pais.
«	«	Id.	Correntino	*Hermito*	16	José Ferrer	Carmelo	José Perez	maiz.
«	17	Id.	Argentino	*Anais*	49	Antonio Sarmiento	Buenos Aires	Varios	idem
«	19	Polacra	Sarda	*N. Sra. del Carmen*	144	Hilario D. Deambrosis	Idem	Idem	la carga que trajo.
«	«	Bergantin	Sardo	*Plata*	250	Vicente Ferraro	Génova	Felix Bujareo	cueros.

Buceo, Julio 19 de 1851.

En la publicación de prensa que aquí se observa se detallan los buques entrados y salidos en el Puerto del Buceo entre el 5 y 19 de julio de 1851 con sus procedencias, destinos y cargamentos; evidentemente muchos de ellos debieron transportar correspondencia..

Los vapores "*Spider*" y "*Viper*" de la Royal Mail Steam Packet hacía un viaje mensual desde Bs.Aires a Río de Janeiro pasando por Montevideo; desde Río la correspondencia seguía a Europa en vapores mas grandes. La conexión con Bs. Aires la cumplían los paquetes *Carmen*, *Luisa* y *Ninfa* u otros que actuaban sin ningún orden ni control conduciendo correspondencia suelta y a veces hasta en valija. La **Sala de Comercio** seguía recibiendo correspondencia de última hora.

Con respecto a buques mercantes que llegaban de Europa, estos traían la correspondencia suelta y mediante la publicación de avisos en la prensa o a través de personas que se encargaban de ello (por cobro de alguna tarifa) la distribuían al público **sin ninguna intervención del correo**.



Carta circulada desde Montevideo a Le Havre (Francia), fechada 27 de agosto de 1844. Con fechador circular OUTRE-MER de PAVILLAC *aplicado al arribo el 30 de noviembre de 1844. Tiene una rara marca doble ovalo con el texto "'Nathan Bros. - Rio de Janeiro" manuscrito en la parte central "Forwarded by" lo que denota la actuación de un "agente encaminador" en el transporte de la carta debido a la situación de bloqueo del puerto de Montevideo. Al dorso tiene marcas de Bordeaux y Le Havre. Es la única pieza conocida proveniente de Montevideo con la marca de este agente; la falta de marcas del Correo Oriental denota que no actuó el mismo*. Ex Parmigiani.

A medida que empeora la situación se utilizan buques de todo tipo, inclusive privados y sin la intervención del Correo, para el transporte de la correspondencia a Bs. Aires; a principios de 1845 el Gobierno recupera el puerto de Colonia lo que mejora en parte el servicio. Para 1845 actuaban el

vapor francés "*Fulton*", el paquete inglés "*Spider*" hasta Río de Janeiro y el buque correo "*Bom Pastor*" para Río Grande amén de otros ocasionales (por ej. el "*Cockatrice*"). A causa del bloqueo con frecuencia ocurrían incidentes con el transporte de la correspondencia.



Carta circulada desde Montevideo a Génova (Cerdeña), fechada 6 de julio de 1846. Con marca VIA – DI MARE – (A) *en rojo aplicada al arribo a Génova a la correspondencia proveniente de América; cargada con 4 décimos. Probablemente transportada por algún buque de guerra; la falta de marcas del Correo Oriental denota que no actuó el mismo.* Ex Parmigiani

En el año 1846 debido a la necesidad de recursos el Gobierno enajena una serie de "rentas" a un grupo de comerciantes que conforman la "Sociedad Comercial" (creada en ese mismo 1846 estaba compuesta por 221 accionistas de los cuales 50 eran franceses y 30 ingleses; administrada por Juan Lons) ; entre otras arrienda la "Renta de Aduana" y la "Renta de Correos" por 800 pesos mensuales.

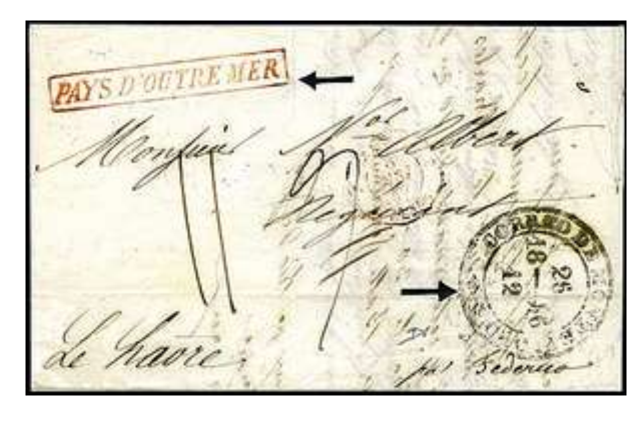
A principios de 1846 se instala el directorio de la "**Sociedad Compradora**" y cesan en sus cargos los hasta entonces Administradores del Correo. El Correo continua funcionando en el local donde venía haciéndolo que era un edificio propiedad del Estado conocido como "Antigua Aduana" en la calle Zabala entre Piedras y 25 de Agosto. La Sociedad debía mantener las operaciones postales y para ello tenía amplísimas atribuciones; estableció las siguientes tarifas para las Cartas sencillas:

Chile	4 reales	Paraguay y provincias Argentinas	2 reales
Brasil	3 reales	Pueblos del Interior y Bs. Aires	1 real



Como medida de control para la correspondencia que recibía se crea una marca fechadora circular con tipos móviles; se conoce utilizada desde el año 1846 (lo cual es un descubrimiento reciente pues hasta no hace mucho se consideraba desde 1847 – y así figura en varios documentos y artículos publicados); se utilizó hasta el año1855. Es la primer marca fechadora que utilizo el Correo de Uruguay; con texto "CORREO DE MONTEVIDEO" y fecha al centro, en el ejemplo el numero 17 indica el día, 18-47 el año y el 2 el mes o sea que corresponde al 17 de febrero de 1847.

El hecho de haber privatizado la correspondencia origino un notorio aumento en los controles y la rigurosidad con que se trataba de impedir el curso de la correspondencia clandestina.



*Carta remitida de Montevideo a Le Havre (Francia) con fechador del 26 de diciembre de 1846; transportada por buque de bandera Belga por lo cual tiene la marca "*PAYS D'OUTREMER*" en rectángulo aplicada en color rojo. Fechador de arribo al frente del día 3 de marzo de 1847; marca de transito al dorso.* Ex Parmigiani



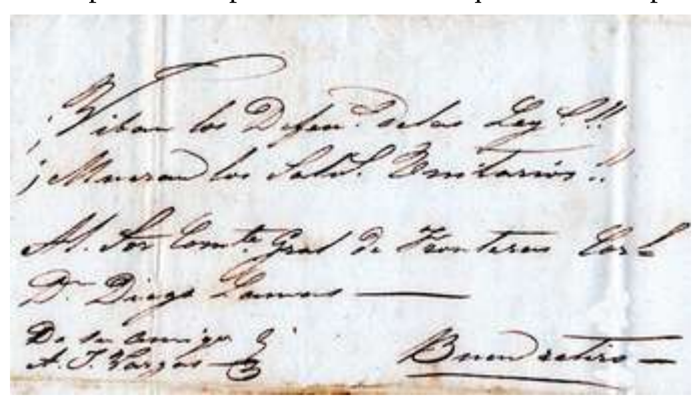
Carta remitida de Montevideo a Paris con fechador del 9 de abril de 1849; transportada por el buque de la Marina Real HMS "Alecto" que logro ingresar al puerto sitiado. Marca de tasa de intercambio "Art 13" y tasa de 15 décimos manuscrita al frente junto con fechador circular de entrada en Francia – Boulogne del 16 de junio. Al dorso tiene transito por Londres. ExLee.

En 1846 la Mala Real incorporo el vapor *Griffon* y en 1847 el *Kestrel* que con bandera inglesa navegaban entre Río de Janeiro, Bs.Aires y Montevideo conduciendo las valijas entre estos puertos y trayendo desde Brasil las que a este punto llegaban desde Europa; hacia 1847 la presencia de la Armada Francesa hizo posible la navegación por el Río Uruguay.



Carta circulada de Montevideo a Cádiz; fechada 13 de febrero de 1848. Transportada por navío español mientras el puerto estaba cerrado por Oribe y Rosas sin intervención del Correo Uruguayo por lo cual no existen marcas del mismo. A la recepción se aplico la marca lineal BUENOS AYRES *(indicando su procedencia del Río de la Plata) y la tasa* 12R, *ambas en tinta roja. En este caso por error se aplico la tarifa correspondiente a Chile. Ex Parmigiani.*

El correo terrestre estaba paralizado y solo los jefes de los Ejércitos operadores intercambiaban correspondencia por medio de chasques. Con respecto a los sitiadores se había dispuesto que todas las cartas que circularan dentro del país debían hacerlo abiertas y en la primera carilla de toda comunicación, ya fuera particular u oficial debía lucir el membrete de "¡*Viva la Confederación Argentina*! - ¡*Mueran los salvajes Unitarios*!". Esta situación de casi inoperancia del correo recién se regularizó para 1850 en que se reactivo y reorganizo



El 29 de enero de 1851 el gobierno concedió privilegios de paquete a los vapores de la "Compañía Real" lo que mejoro notablemente el servicio postal del exterior.



Carta circulada de Montevideo a Cádiz; fechada 2 de mayo de 1851. Transportada por el vapor mercantil "Restauración" sin intervención del Correo Uruguayo por lo cual no existen marcas del mismo. A la recepción se aplico la marca lineal **YNDIAS** *(indicando su procedencia de las Americas en general) y la tasa* 7R, *ambas en tinta azul lo que es muy raro.*

El 8 de Octubre de 1851 se da por finalizado el conflicto con el tratado conocido como "La Paz de Octubre" declarándose que la guerra terminaba "*sin vencidos ni vencedores*". Joaquín Suárez entrega el mando al Pdte electo Juan Francisco Giró quien no pudo terminar su mandato y debió refugiarse en la Legación francesa para salvar su vida y desde allí envió su renuncia ......

Un triunvirato asume el mando, los poderes van cambiando, las insurrecciones, conflictos y guerras continúan estabilizándose recién para 1904 aproximadamente ...... pero toda esta parte escapa a los alcances de este trabajo pues en 1859 el uso de sellos de correo se hace general de manera que terminamos con la etapa prefilatélica.

El Correo entro en una nueva etapa de reorganización. Con fecha 25 de diciembre de 1851 el Gobierno dispone que los Jefes Políticos o Militares de los Departamentos *".... desde el 1 de Enero próximo se establezca de un modo regular la transmisión de la correspondencia Oficial y Publica, desde la Capital a los diferentes Departamentos de campaña autorizándose a establecer las postas y contratar a los hombres necesarios ....*".

A fines de 1851 el correo de Montevideo seguía operando por cuenta de la "Sociedad Comercial" pero no obstante no haber expirado el contrato, el 1 de abril de 1852 el Gobierno, por su sola voluntad, lo da por finalizado designando como Administrador Gral de Correos a Don Miguel Solsona.

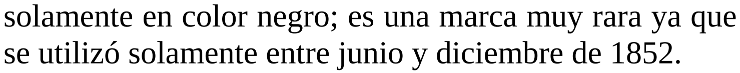
Recuperada la renta de correos por parte del Estado una de las primeras medidas es llamar a propuestas para la conducción de la correspondencia al interior de la República; recibe 3 propuestas que eleva al gobierno pero no considerándolas convenientes el 21 de mayo son declaradas exorbitantes y por decreto del 2 de junio de 1852 se dispone que "*por ahora y mientras no se disponga de un medio mas eficaz, se haga el transporte de la correspondencia pública por medio de conductores particulares ....*" ; se establece el siguiente procedimiento e itinerarios:

a- Salidas 2 veces al mes, desde Mdeo los días 1 y 16 debiendo estar de regreso el 14 y 30
b- Carrera del Uruguay por Canelones, Sta Lucía, San José, San Salvador, Mercedes, Paysandú y Salto , debiendo de San José seguir un conductor que pasara por el Colla y Colonia
c- El de Cerro Largo pasara por Minas y de aquel un conductor a Yaguaron y Arredondo (Río Branco)
d- El de Tacuarembó por Florida y Durazno, debiendo desde este punto dirigir la correspondencia a Porongos.
e- El de Maldonado ira directamente a su destino y de allí a San Carlos, Rocha y Sta Teresa.

Salvados una serie de inconvenientes a partir los primeros días de julio de ese año 1852 comienzan a correr los correos entre el interior y Montevideo mediante el sistema de diligencias contratadas con postas, mayorales y conductores.

Vale decir que el servicio de diligencias ya venia funcionando; una de las primeras había sido inaugurada el 1 de marzo de 1852 entre Montevideo y Santa Lucía pasando por Las Piedras y Canelones; los sábados salía de la Capital y regresaba de Sta Lucia los martes. Conducía pasajeros, encomiendas y correspondencia suelta.

Para junio de ese mismo año se puso en uso en Montevideo únicamente para las cartas hacia Ultramar (excepcionalmente aparece en alguna correspondencia a Bs. Aires) una marca en doble marco ovalado con fechador; día y mes en franja central y año al pie. Se aplico solamente en color negro; es una marca muy rara ya que se utilizó solamente entre junio y diciembre de 1852.





*Carta remitida de Montevideo a Marsella, consignada por el RMSP "Teviot"; con fechador doble ovalo del 5 de diciembre de 1852, marca de intercambio Anglo-Francés "*COLONIES - &C ART.13*" y fechador de "*CALAIS*" del 28 de febrero junto con tasa manuscrita de 30 décimos correspondiente a carta doble a ser pagada por el destinatario. Ex - Parmigiani*

El servicio fluvial continuaba irregular; el vapor "*Manuelita Rosas*" del consulado de los EE.UU hacía la carrera entre Montevideo y Bs.Aires tocando a veces a Colonia. Otro vapor irregular entre Montevideo y Río de Janeiro era el inglés "Correo". En la "Sala de Comercio" del Sr. Buela se recibía la correspondencia de última hora.

Por el año 1852 (probablemente algún tiempo antes) fue creada una marca ovalada (casi circular) con ornamentos para la villa de SALTO que sustituyo a la lineal aplicada hasta ese año. Esta marca diferente a las que se utilizaron en las demás administraciones se debió a la importancia que tenia en la época la de



Salto. Consta que fue utilizada desde 1852 hasta 1859 en colores Negro y Verde azulado.

Como parte de la reorganización de los correos, en septiembre de 1852, se solicita al gobierno un nuevo presupuesto y autorización para la compra de útiles; entre ellos la adquisición de sellos para tinta, destinados a Administraciones Departamentales y Administraciones Subalternas (Sucursales) que carecían hasta entonces de sellos adecuados. Estos sellos son confeccionados con el formato de **DOBLE OVALO**.







Es así que en septiembre de 1852 se pusieron en uso una serie de sellos de Bronce con forma de **DOBLE OVALO** superpuesto y el nombre de la localidad al centro para Paysandú, Mercedes, Durazno, Canelones, San José, Colonia, Maldonado, Minas, Cerro Largo y Tacuarembo. Posteriormente Florida, Sta. Lucia, Canelones, Dolores, Soriano, Porongos, Rosario, San Carlos, Rocha, Piedras, Pando, N. Palmira, T.y Tres, Arredondo y Fray Bentos. Se usaban indistintamente para indicar el origen de la correspondencia tanto Franca como Oficial aplicándolos con tinta roja, azul, verde amarilla o negra (el mas común); al aparecer los sellos postales de uso general el 1 de Julio de 1859 se continuaron utilizando para cancelar los mismos aplicándose por alrededor de 20 años más, aunque no en todas las localidades; se conocen utilizadas hasta el año1879. Estas marcas son las primeras que tienen la inscripción REP. O. DEL URUGUAY.



Con la finalidad de facilitar y hacer mas práctico el funcionamiento de los Correos Terrestres se decide terminar con el sistema de contratos múltiples y realizar un contrato con una sola persona que en representación del Gobierno se haga cargo de la implementación y control de este servicio.

Es así que el 25 de septiembre de 1852 el Correo firma un contrato con don Atanasio Lapido para realizar las carreras de postas con Diligencias, válido por 6 años, dos veces mensuales con salidas los días 1 y 15 de cada mes llevando correo por 5 líneas:

1. Mdeo a Soriano por Canelones, San José, Colonia, Carmelo, Dolores y Soriano. Desde Carmelo un ramal a Higueritas (al implementar la línea se combinó el itinerario con el de Salto)
2. Mdeo a Salto por Piedras, Canelones, Santa Lucía, San José, Mercedes, Paysandú y Salto (al implementar la línea se agrego otra frecuencia mensual hasta Mercedes).
3. Mdeo a Tcbó por Canelones, Florida, Durazno y Tacuarembó. De Durazno un ramal a Porongos.
4. Mdeo a Melo por Pando, Solís Grande, Minas y Cerro Largo (al implementar la línea se extendió hasta Arredondo).
5. Mdeo a Rocha por Pando, Minas, Solís Grande, Maldonado, San Carlos, Rocha y Sta Teresa.

A inicios de 1853 se efectúa un acuerdo con las autoridades de Entre Ríos para el intercambio de correspondencia entre ese ciudad y Montevideo. El 22 de enero se despacha el 1er correo desde Entre Ríos en el vapor "*Urquiza*" que conducía la correspondencia hasta Fray Bentos; desde allí, por vía terrestre, hasta Mercedes y de allí a Montevideo. Para marzo de 1853 ya estaban funcionando tres de las carreras de postas: la de Soriano, la de Salto y la de Tacuarembó. El 1 de Mayo del mismo año ya estaban operativas todas las carreras de postas.

También en 1853 se incorporó el intercambio de correspondencia vecinal entre Montevideo y la Villa de la Unión que se realizaba por medio de ómnibuses que corrían entre estos dos puntos. El intercambio de correspondencia era entre las agencias de la empresa donde el publico depositaba y retiraba su correspondencia.

El 23 de Noviembre de 1853 se realizo un tratado entre el gobierno Británico y el de la ROU referente a las comunicaciones postales entre ambos países mediante buques del Gobierno Británico u otros fletados o subvencionados por el mismo. En grandes rasgos establecía lo siguiente:

Articulo I (Tasas)

1 – Cartas que no excedan ½ onza : 1 sello Británico de 1 Chelín y 1 de Mdeo de 150 Reis
 mas de ½ onza y hasta 1 onza: 1 sello Británico de 2 Chelines y 1 de Mdeo de 300 Reis
 mas de 1 onza y hasta 2 onza: 1 sello Británico de 4 Chelines y 1 de Mdeo de 600 Reis
 mas de 2 onza y hasta 4 onza: 1 sello Británico de 6 Chelines y 1 de Mdeo de 900 Reis
 Y así adicionando por cada onza o fracción 2 Chelines del correo Británico y 300 Reis de Montevideo.

2 – Por cada periódico una tasa Británica de 1 penique y una tasa de Montevideo de 10 Reis

3 - Por cada libro hasta 8 onzas una tasa Británica de 6 Peniques y de Mdeo de 75 Reis.
 Entre 8 onzas y 1 libra - tasa Británica de 1 Chelín y de Mdeo de 150 Reis
 Entre 1 onzas y 2 libras - tasa Británica de 2 Chelines y de Mdeo de 300 Reis
 Entre 2 onzas y 3 libras - tasa Británica de 3 Chelines y de Mdeo de 450 Reis
 Y así adicionando por cada libra o fracción 1 Chelín del correo Británico y 150 Reis de Montevideo.

Articulo II

No habrá cargos en Uruguay por cartas, libros u otro material postal remitido desde Montevideo al Reino Unido por barcos británicos u otros fletados o subvencionados por el gobierno británico.

Articulo IV

Los despachos oficiales del Encargado de Negocios de S.M. Británica en Mdeo y los de los otros funcionarios británicos en el Uruguay serán remitidos en diferentes bolsas y estarán exentos de todo impuesto para el Correo Montevideano. Los sacos serán entregados y recibidos por los comandantes de los paquetes postales Ingleses al Consulado Británico en Mdeo sin intervención del Correo local de la Republica.

Articulo V

Los despachos destinados a ser remitidos por un buque postal ingles deberán ser entregados en la oficina del agente de paquetes en Mdeo al menos una hora antes de la fijada para la salida del paquete postal.

Articulo VI

El convenio se pondrá en ejecución a partir del 1 de marzo de 1854 y continuara en vigencia hasta que cualquiera de las partes manifieste su intención de poner termino al mismo lo cual deberá ser realizado con un año de anticipación.

Como dato curioso puede agregarse que este convenio preveía la creación de sellos uruguayos lo cual recién ocurrió unos años después, en 1856, y no precisamente para correo interoceánico en el cual se utilizaron recién a partir de 1872.

Sin embargo aunque dicho convenio entro en ejecución, no fue sancionado por el poder legislativo; se intentó modificarlo en 1859 pero tampoco fue aprobado. Estos convenios eran perjudiciales para el Uruguay, ya que el mismo no tenía derecho de cobrar nada por la correspondencia que transportaban los barcos ingleses y la que traían debía ser distribuida gratuitamente.

A principios de 1855 se instituyó un **SERVICIO DE ABONADOS AL APARTADO** donde cada suscriptor pagaba 2 pesos mensuales teniendo que ir a recoger la correspondencia a la Administración; hasta el año 1856 no se estableció el servicio de carteros de abonados.

Por octubre de 1855 se crea para la Administración central de Montevideo un fechador de doble



ovalo con texto "ADM^{on} DE CORREOS - MONTEVIDEO"; fue aplicada con diferentes colores: verde desde Octubre de 1855, roja desde Julio de 1857 y negra desde Agosto de 1859. También se conoce aplicado con tinta azul en por lo menos dos cartas circulada a Burdeos por paquebote Ingles, ambas el 5 de octubre de 1857 por lo que parecería indicar que fue el único día en que se utilizo este color. En 1859 se transforma en el primer matasellos utilizado en Montevideo.



Carta remitida de Montevideo a Lyon (Francia) con este fechador del 31 de mayo de 1856 aplicado con tinta verde; el uso del fechador demuestra que el correo Uruguayo estuvo involucrado con el envío de la carta. Transportada por el RMSP *"Camila" hasta Río donde se transfirió al RMSP "Tay". Con tasa de intercambio Anglo – Francés "*COLONIES - ART-18*" y tasa manuscrita 15 décimos; fechador de transito por* CALAIS *del 10 de junio de 1856.*



Carta remitida de Montevideo a Burdeos (Francia) con este fechador del 5 de octubre de 1857 aplicado con tinta azul (solo se conocen dos cartas c/marcas aplicadas en este color). Transportada por el RMSP *"Camila" hasta Río donde se transfirió al RMSP "Teviot". Con tasa de intercambio Anglo – Francés "*G B - 1F60c*" y tasa manuscrita 48 décimos; fechador de transito por* CALAIS *del 14 de noviembre de 1857.*



En el mismo año 1855 se comenzaron a utilizar las marcas FRANCO/A dentro de un rectángulo de pequeñas dimensiones; se conocen aplicadas desde octubre de 1855. Para el franqueo de la correspondencia común se aplicaba la marca con la palabra **FRANCA**, anotándose el importe con tinta. Para la correspondencia oficial se utilizaba otra similar que decía **FRANCO**. Se aplicaron con tinta Negra, Azul, Azul gris y Verdosa. Cuando posteriormente aparecen los sellos, en algunos casos se utilizaban para cancelar los mismos mientras que otras veces solamente para establecer el tipo de correspondencia (ordinaria u oficial). Su significado básico era que la carta ya había sido pagada y que el destinatario no tenia ninguna obligación al respecto.



A partir del 1 de enero de 1856 se aumenta la frecuencia del correo terrestre debiendo los mismos salir de Montevideo los días 1, 9,17 y 25 de cada mes.

Por decreto del 16 de abril de 1856 se separa del cargo al sr. Solsona y se dispone que el asentista de postas Anastasio Lapido quede también como encargado de la Administración General de Correos, "sin sueldo alguno" mientras dure su contrato.

En el mes de mayo de 1856 se aprobó una rebaja de tarifa que había sido propuesta años antes por Solsona quedando del siguiente tenor:

Carta sencilla	60 reis
Carta doble	80 reis
Carta triple	100 reis
Carta de peso	125 reis

Nota: los centésimos o centavos de esa época eran equivalentes a reis (moneda portuguesa). 120 reis = 1 real.

1 de octubre de 1856, dispuesto por Lapido por indicación del Gobierno, son creados los sellos "Diligencia" con el fin de emplearse en el franqueo de la correspondencia epistolar conducida por carruajes particulares. El motivo principal de su creación fue el de evitar el transporte de correspondencia clandestina y el control en el valor postal que se cobraba.







La emisión estaba compuesta de tres valores: 60 centavos azul; 80 centavos verde y 1 real bermellón. Los centavos o centésimos de esa época eran equivalentes a Reis (moneda Portuguesa) de manera que el porte de una carta simple era de tres vintenes o sea 60 centavos.

Fueron litografiados por Lucian Mége (súbdito francés de profesión litógrafo y grabador), en Montevideo, sobre papel blanco, en planchas de 35 ejemplares sin dentar. Cada pliego constaba de siete hileras horizontales de cinco sellos cada una.

Unos pocos días después, el 14 de octubre, aparece en la prensa el siguiente aviso: "*Administración General de Correos y Postas - Con el objeto de evitar perdida de tiempo y otras dificultades a las personas que hayan de dirigir correspondencia al interior por las diligencias, esta dispuesto lo*

conveniente para que pueda verificarse el franqueo en las respectivas agencias, lo mismo que en esta Administración"

También en el año 1856, a propuesta de Lapido, se inició el servicio de **CARTEROS DE ABONADO** creándose tres empleos de carteros. El servicio es reglamentado posteriormente en el año 1859.

En el año 1857 el Correo autorizó a la "Sala de Comercio", bajo la dirección de Juan Buela, a proporcionar un servicio postal de ultima hora creándose así la **primer OFICINA DE ULTIMA HORA**. Como ya vimos, la mencionada "Sala de Comercio" venía operado con distintas modalidades desde hacía muchos años en el transporte de Correo.

El 9 de agosto de 1857, Lapido acuerda con el Administrador General de Correos del Estado de Buenos Aires Don Gervasio Posadas una nueva tarifa en común para el intercambio de correspondencia entre ambos países que será de 120, 180 y 240 cts.

Para septiembre de 1857 se agotan las diligencias de 60 centavos y el sr Lapido manda imprimir un 2º tipo de igual valor que comenzó a utilizarse el 1 de octubre de 1857.

A fines de 1857 el Sr. Lapido presento su renuncia al cargo de Administrador General de Correos lo que es aceptado por el gobierno el 1 de diciembre de ese año quedando así separadas la Administración de Correos de la de Postas; es designado como nuevo Administrador General de Correos a don Prudencio Echevarriarza.

Para 1858 la correspondencia al exterior, transportada por los buques "paquete", era entregada a bordo por los **agentes marítimos** acompañados por un empleado de la Capitanía de Puerto. A su vez los consulados Inglés y Francés recibían valijas de correspondencia de Europa y Brasil que eran entregados al correo.

A inicios de 1858, sin una fecha exacta conocida, son impresos dos valores de "Diligencias" con un nuevo formato y con faciales de 180 y 240 Centésimos. Estaban destinados al franqueo de correspondencia a Buenos Aires pero al tener la palabra Diligencia resultaba absurda su aplicación por lo cual nunca fueron puestos en circulación. Seguramente de su gestión e impresión igualmente se encargo Lapido.





En marzo de 1858, instancias del Sr. Atanasio Lapido en acuerdo con el Administrador General de Correos de Argentina, Sr. De Luca y con el solo objeto de servir para el franqueo de correspondencia remitida hacia Buenos Aires y otros puntos de la Confederación, entran en uso los sellos conocidos como "Soles cifras dobles".

Es interesante destacar que Lapido se encarga de las comunicaciones oficiales con el Administrador de Correos del Estado de Buenos Aires aunque ya había renunciado a su cargo oficial. Además poco tiene que ver el correo fluvial a Bs.Aires con su contrato privado de Administrador de Postas.

Consta de tres valores (120, 180 y 240 cts.) en colores Azul, Verde y Rojo. Litografiados por Mege & Willems en Montevideo; emitidos sin ningún decreto a fines de Marzo de 1858; retirados de circulación el 5 de Agosto de 1858 fueron puestos nuevamente en circulación oficialmente el 11 de Junio de 1859. Retirados definitivamente en Enero de 1861







En agosto de 1858, a solicitud del encargado de negocios de Francia, el gobierno concede a las "Mensagerias Imperiales" privilegios de paquete al igual que los que poseía la Cia. Real de S.M. Británica. El cónsul Francés por orden de su ministerio de RR.EE. paso a oficiar de Agente Postal Consular en tierra desde noviembre de 1860 a abril de 1875. Por acuerdos anteriores la correspondencia se despachaba por el consulado del país en cuestión, franqueada con sellos del país.

Del litoral, la Administración de Correos solo recibía las valijas que traía el vapor inglés "*Sycee*" aunque se había incrementado el correo sobre las costas del Río Uruguay y existía una mayor

afluencia de paquetes a los puertos de Salto y Paysandú; este vapor transportaba también la correspondencia para el Pacífico ya que hacía sus viajes hasta Rosario de Santa Fé y de allí salían correos terrestres a Chile, Perú y Bolivia. Otro vapor que salía de Bs. Aires y hacía la carrera del Río Uruguay era el "*Corza*". Se dispuso entonces que los buques que llevasen correspondencia sin ser paquetes declarasen la misma en las Capitanías de puerto.

La correspondencia a Bs. Aires era mediante vapores y buques de vela o inclusive buques de guerra; eran bastante numerosas pero irregulares. Dentro de ellos algunos tenían privilegios de paquete.

La correspondencia del exterior arribaba a Uruguay con el porte pagado con sellos postales del país de origen; los paquetes de estos países cobraban tanto por lo que traían como por lo que llevaban.

Por estas fechas, al estilo de las marcas FRANCA/O en rectángulo pequeño que se venían utilizando, se crea una marca de **CERTIFICADO** en rectángulo de 0.5 x 4 ctms que viene a sustituir a las lineales con el mismo texto. Esta es la última marca creada en época "prefilatélica" y por eso es muy raro encontrarla en sobres sin sellos; aunque tampoco es nada común sobre sellos por lo poco utilizado del servicio.





Carta circulada de Montevideo a Minas; con fechador doble ovalo del 14 de marzo de 1859, marca FRANCO *indicando pago por el remitente y marcas de* CERTIFICADO *en las cuatro esquinas según reglamentación de la época, todas ellas en color rojo. El acuse recibo con la firma del destinatario esta en el frente del sobre.* Col. P. Ex-P.Reim.

En la memoria anual del Correo de diciembre de 1858 el sr. Echevarriarza propone varias mejoras e importantes medidas, entre ellas *"....para cortar el abuso y facilitar las vías de comunicación y poder imponer la multa establecida, la Administración cree* ***necesario establecer los sellos postales o de franqueo****, y cuatro sucursales ....*".

Las sucursales eran en: la calle 18 de julio; en la Aguada; en el Cordón y en la Villa de la Unión.

Por decreto del 9 de diciembre de 1858 se prorrogó el contrato con Lapido por el término de 4 años y se mejoraron o modificaron las postas quedando con las siguientes carreras:

1 Mdeo a Carmelo, incluyendo Canelones, San José, Rosario y Colonia. Desde Carmelo a Nueva Palmira
2 Mdeo a Salto, incluyendo Mercedes y Paysandú.
3 Mdeo a Tcbó, incluyendo Santa Lucía, Florida y Durazno. Desde Durazno a Porongos
4 Mdeo a Artigas, incluyendo la villa de Melo.
5 Mdeo a Rocha, incluyendo Pando, Maldonado y San Carlos. A Minas por Solís Chico

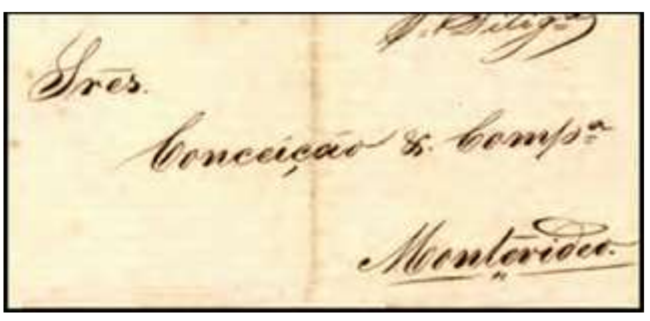
Se establecían 4 correos mensuales desde el 1 de enero de 1859.

El 11 de junio de 1859, en respuesta a la memoria presentada por Echeverriarza el gobierno decreta "*Articulo 1 – Queda establecido el franqueo por sellos postales sin cuyo requisito no se dará dirección a ninguna carta por la Administración General de Correos y todas sus dependencias, únicos puntos por donde se podrá cambiar*."

Se emiten así los primeros sellos de uso general en la República dando por finalizada la etapa pre-filatélica en Uruguay. Vale aclarar que dentro del país continuó circulando sin sellos la Correspondencia Oficial y que a la remitida al exterior por vía de las estafetas consulares no se les aplicaron sellos Uruguayos hasta el año 1872 en que se da el conflicto conocido por "**incidente postal de Montevideo de 1872**" que termina para siempre con la imposición Inglesa y Francesa en este sentido siendo nuestro país el primero en Sudamérica en lograr la independencia postal.

Sin embargo con circulación posterior a la emisión de los sellos soles cifras finas en junio de 1859 pueden encontrase cartas que sin ser de uso oficial circularon dentro del país. Esto puede explicarse por tratarse de correspondencia que circulo fuera de los canales del correo o por la “inercia” de estas épocas iniciales que requirió cierto tiempo para la implementación definitiva y generalizada del sello de correo.





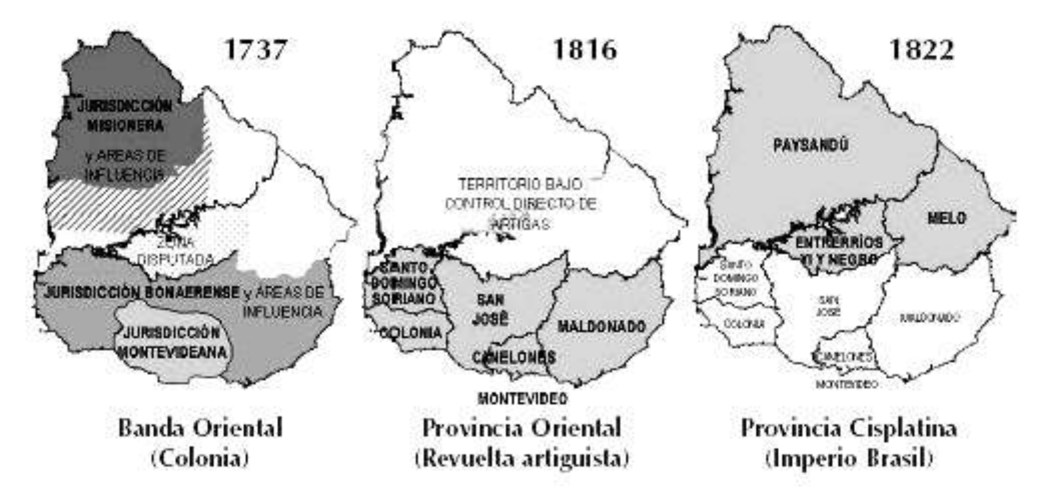
La primera se trata de una carta remitida de Salto a Montevideo fechada 28 de febrero de 1860; manuscrita "Por Montevideo". No parece tener ninguna marca que indicase que se trate de Correo Oficial lo que justificaría su circulación sin sellos, aunque el texto no es muy nítido. El 2do ejemplo es una carta circulada a Montevideo que esta datada en 1860; manuscrito "Por Diligª" y en este caso resulta claro que no se trata de una carta oficial.

En ninguna de estas cartas se aprecian marcas del Correo, ya sea de origen o destino; la anotación “*por Diligencia*” revela claramente la vía de circulación de la misma pero puede tratarse de algunos de los tantos servicios que existían en la época y que no tenían relación con el Correo.

II) La organización política administrativa del Uruguay

Durante la época de la Colonia no existía una división territorial en lo que era la Banda Oriental sino que había jurisdicciones con diversas áreas de influencia. Al entrar en el proceso revolucionario, en el año 1816, con una propuesta del Cabildo de Montevideo, Artigas designa seis nuevos Cabildos que dependerán de Montevideo.

Ellos serán Canelones, Colonia, Maldonado, Montevideo, Soriano y San José. Con la invasión Brasileño-Portuguesa de 1822 y pasar a ser la “Provincia Cisplatina” esta distribución vario. Al declararse la Independencia del Brasil (25 de Agosto 1825) la “Provincia Oriental” fue dividida en 9 jurisdicciones administrativas. Ellas fueron Montevideo, Canelones, San José, Colonia, Soriano, Paysandú, Cerro Largo, Maldonado y San Pedro de Durazno. Esta distribución se mantendrá cuando por la Constitución de 1830 se crea el “Estado Oriental”.



Por la ley promulgada el 16 de junio de 1837 tomando terrenos de departamentos limítrofes, se creaban 3 nuevos departamentos con los nombres de Minas, Salto y Tacuarembó. Fueron propuestas del entonces Diputado Bernardo Prudencio Berro. Para Minas se tomaron tierras de Cerro Largo; para Salto y Tacuarembó de Paysandú.

Florida se fundó el 10 de julio del 1856, por ser el paraje donde se proclamó el 25 de Agosto de 1825 nuestra Independencia.

Río Negro (que tomo tierras de Paysandú) y Rocha, fueron creados simultáneamente, el 1º de agosto de 1881. Rocha fue el único del grupo de los departamentos fundados entonces que no tomó territorio vecino, instalándose en lo que había sido siempre “el Juzgado Ordinario de la Villa de Rocha”. Al fundarse el departamento de Río Negro, tuvo por capital Villa Yndependencia, más tarde designada como ciudad de Fray Bentos. El 20 de septiembre del 1884 es creado Treinta y Tres escindiéndose de Cerro Largo



Mapa político en 1830



Artigas y Rivera son creados el 1º de octubre del mismo año 1884; Artigas desprendiéndose de Paysandú y Rivera fue sobre territorio de Tacuarembó. En su inicio como departamento, Artigas tuvo como capital a Villa San Eugenio, ahora ciudad de Artigas.

Flores, fue el último en incorporarse a nuestro mapa, lo que ocurrió al aprobar el Poder Ejecutivo la Ley del 29 de diciembre de 1885 tomando su territorio del de San José. Al fundarse Flores su capital fue Villa Porongos, actualmente ciudad de Trinidad.

Sui fundación se debió a una maniobra política con la finalidad de que el Presidente de la República, el Capitán General D. Máximo Santos pudiera ser “reelecto” como tal en el siguiente periodo.

Año Creación	Departamento	Ciudad Capital
1825	Montevideo	Montevideo
	Canelones	Canelones
	San José	San José
	Colonia	Colonia
	Soriano	Soriano
	Paysandú	Paysandú
	Cerro Largo	Cerro Largo
	Maldonado	Maldonado
	San Pedro de Durazno	Durazno
1837	Minas / actual Lavalleja	Minas
	Salto	Salto
	Tacuarembó	Tacuarembó
1856	Florida	Florida
1881	Río Negro	Villa Independencia / actual Fray Bentos
	Rocha	Rocha
1884	Treinta y Tres	Treinta y Tres
	Artigas	Villa San Eugenio / actual Artigas
	Rivera	Rivera
1885	Flores	Villa Porongos / actual Trinidad

Existen además una serie de Ciudades y Pueblos e incluso un Departamento que a lo largo del tiempo han ido cambiando sus nombre lo cual puede causar confusión al examinar algunas marcas; los que he constatado con nombres cambiados en las marcofilia Oriental son los siguientes:

Nombre inicial	Categoría	Periodo	Nombre nuevo
Guadalupe	Ciudad	1782 a 1916	Canelones
Concepción	Ciudad	1783 a 1888	Minas
Minas	Depto.	1837 a 1927	Lavalleja
El Colla	Ciudad	1775 a 1810	Rosario
San Pedro de Durazno	Depto.	1821 a 1906	Durazno
Villa Yndependencia	Ciudad	1859 a 1900	Fray Bentos
Villa San Eugenio	Ciudad	1852 a 1915	Artigas
Villa Porongos	Ciudad	1802 a 1885	Trinidad
San Isidro	Ciudad	1764 a 1925	Las Piedras
Espinillo / San Salvador	Ciudad	1527 - 1801	Dolores
Santa Isabel	Ciudad	1865 - 1929	Paso de los Toros
San Juan Bautista	Ciudad	1782 - 1925	Santa Lucía
Santa Rosa del Cuareim	Ciudad	1829 - 1929	Bella Unión
Santo Domingo de ..	Ciudad	1624 - 1802	Soriano
Isla Cabello / Cabellos	Pueblo	1804 - 1956	Baltasar Brum
Perdido / Lata Vieja	Pueblo	1843- 1901	Cardona y F. Sanchez
Arredondo	Ciudad	1792 - 1800	Villa Artigas - Rio Branco
Villa Artigas	Ciudad	1801 - 1915	Rio Branco
Cerro Largo / Villa de Melo	Ciudad	1795 - 1827	Melo
Vacas o Bacas / Viboras	Ciudad	1711 - 1816	Carmelo

III – Resumen de Marcas Prefilatélicas utilizadas en el Uruguay

Correos Marítimos Coloniales

Con el cambio de sistema de los Correos Marítimos entre España y sus Colonias y debido a que la tarifa era variable según el peso y la distancia recorrida se hace necesario determinar el origen y destino de la correspondencia creándose en septiembre de 1764 tres marcas "ESPAÑA", "YNDIAS" e "YSLAS".Las de "**ESPAÑA**" e "**YNDIAS**" eran las que correspondía aplicar a la correspondencia remitida desde y hacia estas tierras.

En algunos casos no es posible precisar exactamente si estas marcas fueron aplicadas en el puerto de Montevideo o en algún otro intermedio o en origen / destino. Lo que si esta comprobado es que existen piezas con estas marcas dirigidas y remitidas desde Montevideo. Con la marca YNDIAS solamente se conocen 5 sobres remitidos desde Montevideo.





La 1a carta con la Marca **ESPAÑA** *y dirigida a Montevideo esta fechada en el texto 14 de octubre de 1803. Anotada arriba "Correos Marítimos", es difícil determinar si la marca fue aplicada en "La Coruña" o en Montevideo.* *(ex Parmiggiani)*

*El siguiente ejemplo se trata de carta completa de Montevideo a Cádiz fechada el 30 de Abril de 1847que fue transportada por buque Español. Con marca "*YNDIAS*" y "*5Rs*" (reales) aplicadas al arribo a Cádiz, ambas en color rojo.* *(Remate Investphila)*.

Administración de Montevideo

Es la Administración principal de Uruguay, fundada en 1768. Dependió inicialmente de la Superintendencia General de Correos de España hasta el año 1783, luego de la Administración Principal Mayor de Buenos Aires como principal de la Provincia Oriental y finalmente de la Administración Nacional de la República de Uruguay; tuvo numerosas administraciones subagregadas.



Tipo I) Para la Administración de Montevideo se utilizaron marcas "MONTEVIDEO" y "FRANCA" estampadas en tinta roja para correo común y negra para oficial; la fecha de la primera conocida es del año 1772, habiéndose dilatado su aplicación hasta 1809 (ultima fecha conocida es 13-12-1809).

Esta carta, circulada de Montevideo a Buenos Aires, es la última conocida con la marca lineal MONTEVIDEO *de* Tipo I. *Fechada en el texto 13 de diciembre de 1809; corresponde al periodo de la Restauración Española luego de haber sido expulsados los Ingleses de la Plaza de Montevideo. (Ex-Parmigiani).*

Existen un par de marcas similar a la del ejemplo; una de ellas de 50 x 7 mms, cuya diferencia estriba en una altura superior en 1 mm y con la primera letra "O" algo mas chica (no alcanza por arriba ni por abajo las demás letras) y la "O" final alargada verticalmente que alcanza el borde superior pero no el inferior, o sea que es algo mas chica.

Otra de 50 x 5.5 mms donde las ultimas 5 letras de la palabra, o sea "VIDEO" son progresivamente decrecientes con respecto a las anteriores. Ambas marcas están aplicadas con tinta roja. (Ref. Montevideo Filatélico nro 21 – Abr/Jun 1972 – F. Camino)

La marca FRANCA también corresponde a la administración de Montevideo y fue utilizada entre 1773 y 1799. Se utilizaba cuando la correspondencia había sido franqueada en origen por el remitente. Esta marca en particular se diferencia de otras por tener las letras "AN" superpuestas formado una suerte de monografía. Posteriormente se utilizaron otras similares que se detallan mas adelante.

Tipo II) MONT.V.º por Montevideo sin marco. Marca postal utilizada desde 1779 a 1835; un extenso período que va desde la época de la dominación española hasta la independencia del Uruguay durante el cual se utilizaron varios cuños con leves diferencias. Se utilizaban con tinta roja para la correspondencia del público y generalmente en negro para la correspondencia oficial. También existía otra marca FRANCA se utilizo entre 1783 y 1799 en rojo para correo común y negro o lila para el oficial.



Carta circulada de Montevideo a Cádiz - España; entregada el 19 de mayo de 1779 según consta manuscrito en el frente. Marca MONT.V.o *aplicada en color negro; es la única carta conocida con la marca en este color y de fecha mas temprana. Porte pagado en destino.* *Col. P. Ex-P.Reim*.

Tipo III) De 1800 a 1835, durante la administración de F. de la Roza, se utilizaron unas marca muy similar diferenciándose por ser tanto la marca como las letras de un tamaño algo mas grande y mas cuadradas. La marca Franca es la última de este tipo y fue utilizada entre 1800 y 1835 en rojo y en negro o en lila.



Cubierta sin fecha circulada de Montevideo a Buenos Aires; porte de 1 real pagado en destino. *Col. P. Ex-P.Reim*.

De este tipo existen un par de marcas más que tienen pequeñas diferencias con la del ejemplo. En general tienen diferencias en algunas letras (M, N, V y O final). También pueden tener algunas diferencias en la letra "T" pero parecen ser por desgaste en el cuño o irregularidades al estamparlo (Ref. Montevideo Filatélico nro 21 – Abr/Jun 1972 – F. Camino).

Tipo IIIa) Entre 1810 y 1812 (período Artiguista) se conoce una marca **MONTV.º** similar a la anterior pero sin el punto entre las letras "TV". Otra similar, aunque con letras mas gruesas, se utilizó para 1825.

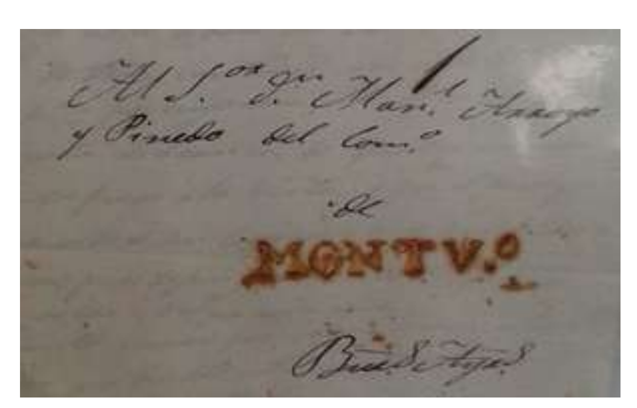


Carta circulada de Montevideo a Buenos Aires; fechada en el texto 25 de diciembre de 1811. Con tasa manuscrita de 1 Real. Transportada via Víboras o Vacas con la finalidad de evitar el bloqueo Español del Rio de la Plata.

Tipo IV) Para el año 1811 se utilizo una marca muy similar diferenciándose de la anterior por tener las letras algo mas finas, pequeñas variaciones de tamaño y estar distribuidas en una forma algo más "desprolija".



Entre 1821 y 1828 durante la época de la "**Provincia Cisplatina**" bajo dominio Luso-Brasileño se utilizo la marca **MONTV.º** para la correspondencia remitida desde Montevideo. Esta se trata entonces de una marca "Brasilera de ocupación". Es rara y debe ser tenida en cuenta la fecha de la pieza para considerarla dentro de las de este tipo pues probablemente se utilizó antes y después de este período.



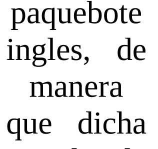
Pliego circulado desde Montevideo a Bs. Aires; fechado 19 de marzo de 1825. Tasa simple, pago 1 Real en destino. Marca aplicada en rojo marrón (según algunos autores solamente se conocen tres piezas durante la administración Brasileña de la Provincia Cisplatina).

Tipo IIIb) Entre 1825 y 1837 se conoce una marca **MONTV º** similar a las anteriores pero sin puntos entre las letras "TV" ni al final; las letras son algo mas finas y espaciadas. Cuando correspondía se aplicaba con la palabra FRANCA del año 1800.

Carta circulada de Montevideo a Buenos Aires, fechada el 24 de noviembre de 1831. Porte pago en origen por lo cual se aplico la palabra FRANCA; ambas marcas en color rojo. *Col. P. Ex-P.Reim.*

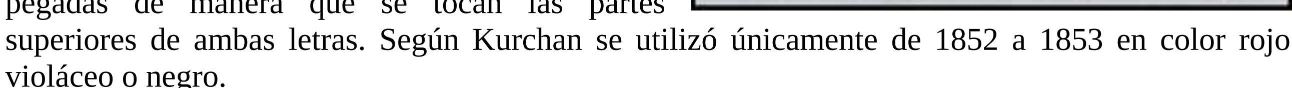
Al entrar nuestro país en la vida independiente en 1828 la organización del Correo era la ya existente desde 1768 dada por el primer administrador de Correos Marítimos del Río de la Plata, el Español Don Melchor de Viana y sus sucesores. Para esa fecha se aplicaban las siguientes marcas de origen español pero que continuaron aplicándose en algunos casos por un extenso periodo de tiempo.

Tipo V) Para el año 1838 se utilizo otra marca **MONTEVº.** abreviada en color rojo, violeta o negro. Por la fecha esta marca ya no es del periodo colonial sino que pertenece al Uruguay como nación indepen_ diente; se conoce utilizada hasta el año 1853. Se conocen también aplicaciones de la misma en correspondencia remitida desde Bs.Aires a Europa por paquebote ingles, de manera que dicha marca aplicada en Montevideo es a modo de TRANSITO (Ref. Montevideo Filatélico nro 21 – Abr/Jun 1972 – F. Camino).





Existe una marca muy parecida que se diferencia principalmente por tener las letras "NT" muy pegadas de manera que se tocan las partes superiores de ambas letras. Según Kurchan se utilizó únicamente de 1852 a 1853 en color rojo violáceo o negro.





Conocida desde el año 1841 y hasta 1855 se utilizo una marca FRANCA con letras de un estilo similar a estas de Montev. o sea mas cuadradas y definidas que las utilizadas en marcas previas.

Carta circulada de Montevideo a Carmelo, con fechador de la "Sociedad Comercial" del 15 de noviembre de 1853. Porte pago en origen por lo cual se aplico la palabra FRANCA *en este caso en color negro.* Col. P. Ex-P.Reim

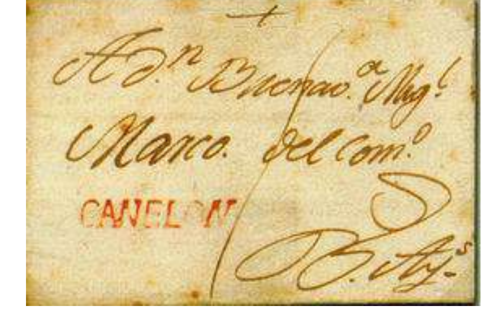
Nota: Los tipos I al IV son los mencionados por W.Bose en su trabajo sobre pre-fílatelia del Río de la Plata. Estos cuños fueron fabricados en Buenos Aires, primeramente en plata y luego en bronce por D. Cristóbal Yulbes, adicionados de grandes mangos de madera y distribuidos a las administraciones de Montevideo y del interior (Paraguay, Salta, Mendoza, etc.).

Administración de Canelones

Guadalupe fue fundada en 1794; la administración de Canelones se estableció ya en 1793 creándose su oficina postal el 16 de mayo de 1793. La primera marca postal es de 1794.

Se utilizaron las marcas de CANELON (abreviado) y FRANCA; hasta 1829 en Rojo (se conoce una con tinta negra en marzo de 1827) y entre 1830 y 1836 se utilizo con tinta verde azulada. Puede encontrase sola o con la marca FRANCA; se conocen alrededor de 10 cartas con esta marca.





Carta circulada de Canelones a Buenos Aires el 26 de enero de 1800, con las Marcas CANELON *y* FRANCA *en color rojo. Porte pagado en origen.* Col. P. Ex-P.Reim

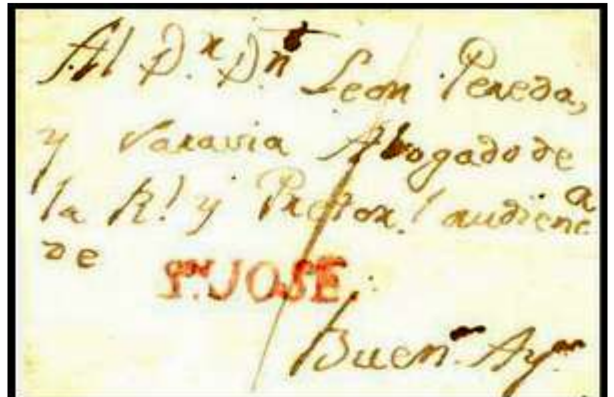
Administración de Concepción y San José

CONCEPCION de Minas fue fundada en marzo de 1783 por Rafael Perez del Puerto; la administración postal se estableció el 1 de mayo de 1793 y su primera marca postal en 1794; se utilizó hasta 1830. Se conocen únicamente 5 cartas con la marca CONCEPCION.



Carta circulada desde Minas a Buenos Aires, fechada 27 de enero de 1798. Porte pago en origen por lo cual se aplico la palabra FRANCA; *ambas marcas en color rojo. También se conoce alguna carta sin la marca Franca y por ende con tasa manuscrita* *Col. P. Ex-P.Reim*

San José de Mayo fue fundada el 1 de junio de 1783 por don Eusebio Vidal; su oficina de correos el 15 de enero de 1795 y su marca postal de 1795 – 1805; se conocen unas 10 cartas con esta marca aplicada en color rojo, algunas de ellas junto con la marca FRANCA.



Carta sin fecha circulada desde San José a Buenos Aires, marca en color rojo. Manuscrito porte simple de 1 Real manuscrito al frente que se pago a la recepción *Col. P. Ex-P.Reim*

San Juan Bautista (actual ciudad de Santa Lucia) fue fundada en 1781. Su oficina postal en febrero de 1795 y su primera marca postal aparece este mismo año. Se conocen únicamente 5 cartas con esta marca, todas en color rojo solas o con la marca FRANCA. En general su aplicación llega hasta los primeros años del siglo.



Carta sin fecha circulada de San Juan Bautista a Mdeo; marcas S.JUAN.Bta y FRANCA en color rojo. Se trata de una carta oficial (anotado "Servicio" Arriba) por ello se aplico la marca Franca sin la tasa manuscrita. *Col. P. Ex-P.Reim*

Administración de Maldonado y San Carlos

San Fernando de Maldonado fue fundada el 26 de septiembre de 1757 por José Joaquín de Viana. Su oficina postal el 1 de agosto de 1769 y la primera marca postal en 1792. En 1769 se establecieron las administraciones sub-agregadas de Maldonado y (Real de) San Carlos y la de Río Grande (de San Pedro) que desapareció al ser ocupada por los portugueses en 1775. Las marcas de MALDONADO y



FRANCA tienen la característica de tener respectivamente las letras "MA" y "AN" pegadas entre sí a modo de abreviatura. Se conocen 5 cartas con esta marca alguna junto con FRANCA todas en color rojo o rojizo.

Carta sin fecha circulada de Maldonado a Canelones; marca MALDONADO *en color rojo. Porte de 1 real manuscrito que se pago en destino.* Col. P. Ex-P.Reim.



San Carlos fue fundada en julio de 1763 por Lázaro de Mendinneta. Su oficina postal el 21 de marzo de 1793 y su primera marca postal en 1800. Se conoce una carta oficial con la marca en negro junto con otra marca FRANCA y 2 cartas con la marca en rojo.

Carta completa circulada de San Carlos a Mdeo el 14 de marzo de 1808; marca Sn. CARLOS *en color rojo. Porte de 1 real manuscrito que se pago en destino.* Col. P. Ex-P.Reim

Nuestra Señora de los Remedios de ROCHA – El pueblo de Rocha fue fundado el 21 de noviembre de 1793.



Se conoce únicamente una carta con la marca lineal ROCHA en color negro (fechada 4 de diciembre de 1852) y 2 cartas oficiales con las marcas ROCHA y FRANCA en color rojo.

Cubierta oficial sin fecha circulada de Rocha a Montevideo; marcas ROCHA y FRANCA *en color rojo. Anotada arriba "S /N" por Servicio Nacional y dirigida al "Administrador de Sellos".* Col. P. Ex-P.Reim.

Posteriormente, en el año 1793, se estableció la administración de **Santa Teresa**.

Administraciones de Colonia y el Río Uruguay



Colonia do Sacramento fue fundada el 26 de enero de 1680 por Manuel de Lobo. La administración subagregada de Colonia, creada en 1793, tuvo gran importancia para establecer un sistema de comunicaciones desde Montevideo hasta la misma por ambas orillas del Río Uruguay. La oficina postal fundada el 1 de mayo de 1794 y la primera marca postal aparece ese mismo año.

En 1801 se establecieron las administraciones de (Santo Domingo de) Soriano y Mercedes y sobre la orilla izquierda del río Uruguay, Paysandú y posteriormente Salto. De Colonia dependieron Gualeguay, Gualeguaychu y Concepción del Uruguay.

Para Colonia se utilizaron marcas de COLONIA y FRANCA de dos tipos; ambos tipos se conocen aplicados en color rojo y negro y con o sin FRANCA.

El primer tipo fue utilizado entre 1794 y 1811; se caracteriza por tener las letras inclinadas.

Este 2do. tipo (con las letras mas rectas) fue utilizado de 1800 a 1856, posiblemente por desgaste de la de 1er tipo. La fecha mas tardía conocida es del 20 de julio de 1856 en carta oficial remitida de Colonia a Carmelo (colección A. Gelpi). Se conocen 5 cartas con esta marca en color negro y algunas más en color roja. La de FRANCA únicamente entre 1812 y 1840. En color rojo.



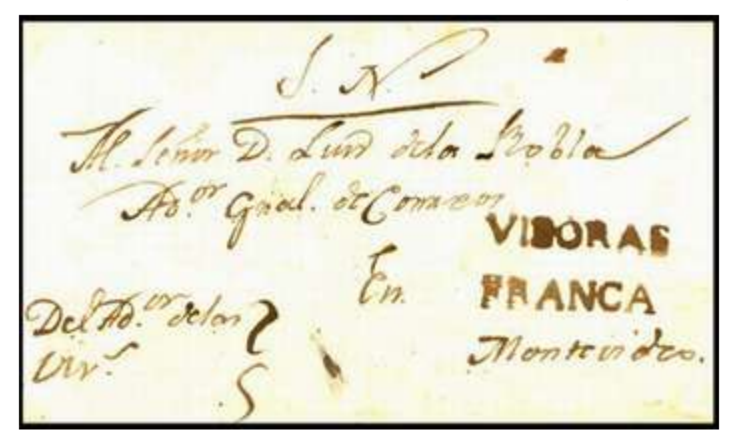
Tipo I – Letras inclinadas – *Circulada de Colonia a Bs.Aires el 9 de enero de 1806; marca* COLONIA *en color rojo marrón. Porte de 1 real pagado en destino* Col. P. Ex-P.Reim



Tipo II – Letras rectas – *Circulada de Colonia a Mdeo sin fecha; marcas* COLONIA *y* FRANCA *en color rojo. Carta oficial (anotado "Serv." Arriba) por ello se aplico la marca Franca sin la tasa manuscrita* Col. P. Ex-P.Reim

VIBORAS (pequeña localidad que actualmente mantiene dicho nombre, cercana a Carmelo) fue creada como una guardia militar alrededor de 1715 en torno a la cual fue creciendo un poblado. Trasladado por orden de Artigas en 1811 y prácticamente destruido por un incendio en 1846 continuo habitado hasta 1862 en que por orden judicial fue abandonado.

Es incluido en la carrera postal creada en 1801 por lo cual ese año se crea la oficina postal en el mismo. Se utilizo una marca lineal VIBORAS y otra FRANCA pero solamente se conoce una carta con las mismas por lo cual es imposible realizar alguna precisión.



Cubierta de carta oficial sin fecha circulada de Víboras a Mdeo dirigida al Administrador Gral de Corres Dn. Luis de la Robla; marcas VIBORAS *y* FRANCA *en color negro amarronado. Es una carta oficial (anotado arriba "S/N)"- por Servicio Nacional) por lo cual se aplico la marca Franca sin la tasa manuscrita. Única conocida.* Col. P. Ex-P.Reim

EL COLLA (actual Rosario) fue fundada por Benito Herosa el 24 de enero de 1775 como un centro poblado que tomo este nombre por haberse afincado en esta zona un indio Colla llamado Pascual de Chema, procedente de Arica, por el año 1726. La marca postal se utilizó desde el año 1805 y la ciudad de Rosario del Colla fue fundada oficialmente en 1810. Solamente se conocen 3 cartas con la marca aplicada en color rojo con y sin la marca FRANCA.



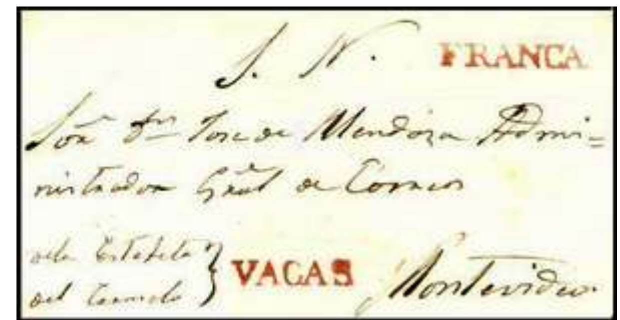
Carta oficial fechada el 22 de junio de 1827 circulada de la villa de Rosario del Colla a Canelones donde estaba instalado el Gobierno provisorio. Remitida por el "Comisario del departamento de Colonia". Es una carta oficial (anotado arriba "Republica") por lo cual carece de la tasa manuscrita aún cuando no se aplico la marca FRANCA. Única conocida con fecha. Col. P. Ex-P.Reim

VACAS o BACAS era una localidad en la desembocadura del arroyo de las Vacas con el Río Uruguay donde se establecieron los Jesuitas en 1742 en lo que será conocido como "Calera y

Estancia de las Vacas". En 1801 se constituye la posta entre Mdeo y Paysandú que pasaba por la mismas y en el año 1805 fue fundada la posta de Correos. La marca postal se conoce desde 1806 a 1810. En esta zona el 11 de agosto de 1817 el Gral. Artigas fundo la actual ciudad de Carmelo.

Se conocen tres cartas con esta marca, dos oficiales aplicada junto con FRANCA ambas en color rojo y otra en que aparece sola aplicada en color negro.

El nombre de "Pueblo de El Carmelo" es otorgado a solicitud de sus habitantes (en devoción de los vecinos por Nuestra Señora del Carmen del Monte Carmelo) por las autoridades portuguesas en 1853. No existe marca lineal con CARMELO sino que se empleo la de doble ovalo que se había creado para esa fecha de las cuales existen unas pocas con uso prefilatélico.



Cubierta de carta oficial sin fecha circulada de Vacas a Mdeo dirigida al Administrador Gral de Corres Dn. José de Mendoza; marcas VACAS *y* FRANCA *en color rojo. Es una carta oficial (anotado arriba "S/N)"- por Servicio Nacional) por lo cual se aplico la marca Franca sin la tasa manuscrita. En la esquina inferior izquierda tiene anotado "de la Estafeta del Carmelo".* *Col. P. Ex-P.Reim*

Santo Domingo de Soriano fue fundada en 1624 por los padres Franciscanos; se traslado a su actual ubicación en 1708. La Administración postal se estableció en 1801 y su marca postal se conoce usada de 1802 a 1809. Se conoce una sola carta con esta marca aplicada en color rojo.



Carta circulada sin fecha de Sto Domingo de Soriano a Montevideo con marca en rojo y tasa de 1 real manuscrita al frente. *(Colecc. P. Ex-P.Reim)*.

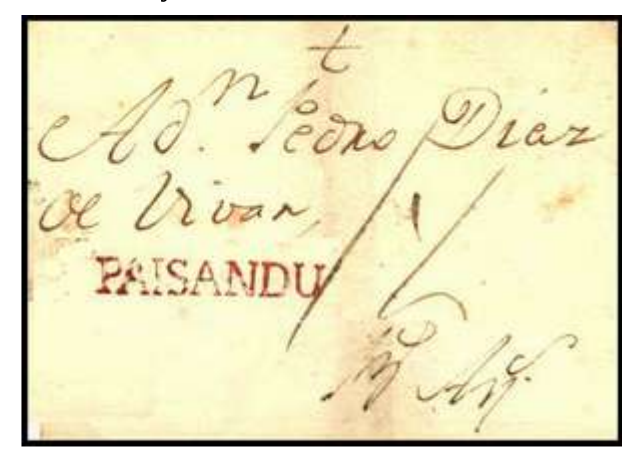
1801 - de Mercedes - Capilla de la Nueva Mercedes fue fundada en 1781 por el cura de Sto. Domingo de Soriano Don Manuel de Castro y Carreaga. Paso a ser la capital del Dto. de Soriano en 1816 y se le dio el rango de ciudad en julio de 1857. La oficina de correos fue creada en 1801 y su marca postal se conoce utilizada entre 1801 y 1841. La marca MERCEDES se caracteriza por tener las letras "ED" encimadas a modo de abreviatura. Se conocen alrededor de una docena de cartas con las marcas aplicadas en color negro y en rojo con y sin marca FRANCA.



Carta circulada de Mercedes a Montevideo; fechada 9 de octubre de 1836 con marca en rojo y tasa de 1 real manuscrita al frente. *(Remate Investphila)*.

Se utilizaron dos marcas FRANCA; el tipo I hasta 1819 y el tipo II de 1820 a 1841; ambas se conocen en rojo y negro.

1801 - de Paysandú PAISANDU y SANDU - San Benito de Paysandú fue fundada en 1755. Era el final de la carrera de postas que partía de Colonia que fue creada en 1801. La primera marca postal en utilizarse fue la de PAISANDU (con "I" latina), se aplicó entre 1801 y 1833 junto con FRANCA en color rojo. Se conocen solo 5 cartas con marca PAISANDU, algunas de ellas junto con FRANCA, todas aplicadas en color rojo.



Pliego fechador en 1833 circulado de Paysandú a Buenos Aires; tasa de 1 real manuscrita al frente. *(Colecc. P. Ex-P.Reim)*.

Posteriormente (aproximadamente en 1825) se utilizo el abreviado SANDU junto con otra FRANCA con caracteres mas finos, se usaron hasta 1841. Por comenzar su aplicación en 1825 esta es la primer Marca Postal creada en la "Provincia Oriental". Se utilizo junto con Franca (tipo II) hasta 1836. En color rojo; existe una sola conocida en que esta aplicada en color azul (dirigida a Mdeo en 1836).



Pliego sin fecha circulado de Paysandú a Montevideo con porte pagado en origen por lo cual se aplico junto con la marca FRANCA.

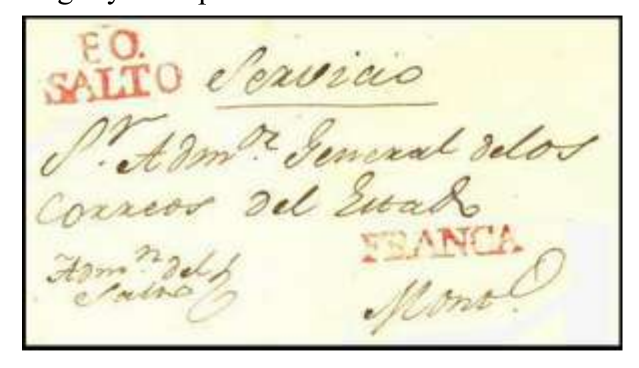
Todas estas marcas se utilizaron en tinta roja para correspondencia normal y en negra para Correo Oficial. No se descarta que existan otras marcas en uso hasta 1825 que las aquí mencionadas.

1809 - de Salto: EO. SALTO - SALTO - La ciudad de Salto fue fundada en el año 1756; la oficina de correos en 1809 y las primeras marcas postales conocidas desde 1809 hasta 1837 en color rojo. Existen 2 tipos de marcas lineales Prefilatélicas para Salto.



EO. SALTO – Es la única marca lineal prefilatélica que tiene 2 líneas y la sigla "EO." Que corresponde a "Estado Oriental"; se conoce aplicada con y sin la marca FRANCA desde 1829 hasta mediados de 1841.

La denominación "Estado Oriental" es mencionada ya en las Convención Preliminar de Paz de 1828 luego y fue posteriormente confirmado como "Estado Oriental del Uruguay" por la primera Constitución promulgada el 28 de junio de 1830 y jurada por el pueblo el 18 de julio del mismo año. Recién con la Constitución de 1918 cambia el nombre a "República Oriental del Uruguay".



Carta oficial fecha 14 de junio de 1841 circulada de Salto a Mdeo dirigida al Administrador Gral de Correos del Estado por la Administración de Salto; anotado arriba "Servicio"por tratarse de una carta oficia. Marcas EO. SALTO *y* FRANCA *en color rojo.* *Col. P. Ex-P.Reim*

En Salto, además de las marcas lineales, se utilizo a partir del año 1852 una marca prefilatélica de tipo circular con ornamento y otra FRANCA de tamaño mucho menor que se detallan mas adelante. Es interesante destacar que nunca se utilizo la de doble óvalo superpuesto que se empleó en todas las demás administraciones del interior del país.

Administraciones de Gualeguay, Gualeguaychu y Concepción del Uruguay

En 1783 fueron fundadas las villas de (San Antonio de) Gualeguay, (San José de) Gualeguaychu y Concepción del Uruguay por el capitán Tomas de Rocamora. Al crearse en 1793 la Administración subagregada de Colonia se estableció una carrera de postas que llegaba hasta Paysandú, cruzaba a Concepción del Uruguay y se bifurcaba a Gualeguay y a Yeruá (esta ultima asimismo dependiente de Montevideo al igual que Mandisoví e Itaquí). En 1814 pasaron a depender de Buenos Aires.

GUALEGUAI FRANCA

Gualeguai con "i" latina y Franca (1er Tipo) se utilizo entre 1806 y 1853 en color rojo. Gualeguaichu con "i" latina y Franca (2do Tipo) se utilizo entre 1803 y 1853 también en color rojo.

GUALEGUAICHU FRANCA

Para Concepción del Uruguay se aplicaron 2 marcas lineales abreviados con "I" latina. El primero de 1801 a 1808(VRVUGVAI) y el 2do. hasta 1851 (VRUGUAI). Ambos en color rojo.

VRVCVAI VRUGUAI

Administración de Tacuarembo

TACUAREMBO

La ciudad de TACUAREMBO (anteriormente San Fructuoso) se funda el 27 de enero de 1832 por el Cnel. Bernabé Rivera; era el punto final de la carrera de postas de Lapido por la cual la Administración debe de haber sido creada por esa fecha. En 1837 se crea este Departamento quedando la ciudad como capital. Solamente existen alrededor de 10 sobres con la marca TACUAREMBO aplicada con tinta roja que van de 1839 a 1851.



Carta del año 1839 circulada de Tacuarembó a Montevideo con la marca aplicada en color rojo. Carece de la marca FRANCA *por lo cual debe haber sido pagada por el destinatario.*

Correo Militar

1813 - EXERCITO

EXERCITO FRANCA

A fin de mantener las comunicaciones con el Ejercito que bajo el mando del Gral. Rondeau que se encontraba sitiando a Montevideo, aproximadamente a comienzos de 1813 se organizo un correo especial por medio de lanchas que llevaban la correspondencia desde Buenos Aires a la orilla Oriental y de allí al campamento. En la 2da. mitad de ese año se aplicaron a los pliegos una marca postal especial con la indicación "EXERCITO", en ocasiones acompañada de "FRANCA"; ambas en color rojo (aunque deberían haberse aplicado en negro en el caso de tratarse de correo oficial). Este cuño fue elaborado por la Administración General de Correos de Buenos Aires para el ejercito Argentino apostado en el sitio de Mdeo; se conocen alrededor de una decena de cartas con esta marca.



Carta completa fechada el 11 de junio de 1814 dirigida a Buenos Aires, con marca EXERCITO *aplicada en color rojo. Carece de la marca* FRANCA *y en el frente tiene un trazo que parece indicar una tasa de 1 real lo que indicaría que se trata de una correspondencia privada y no Oficial.* *Col. P. Ex-P.Reim*.

EXTO NACL.

Durante la campaña contra el Brasil que culmino en Ituzaingo se aplico a mediado de 1828 una marca postal de carácter militar en color negro.

1829 – CERTIFICADO

Para el año 1829 la Administración General y las mas importantes del interior usaban un sello con la palabra **CERTIFICADO** para destacar las cartas con este servicio. Cartas con esta marca son muy raras pues el servicio de certificación era muy poco utilizado debido a su costo. Además de aplicarse la marca las cartas debían ser destacadas realizándose una serie de trazos cruzados en las cuatro esquinas en el frente. Se utilizaron aproximadamente hasta el año 1856. Años después, al aparecer otras marcas de certificado mas pequeñas, estos trazos fueron sustituidos por la aplicación de dichas marcas en las 4 esquinas.



Carta circulada certificada de Montevideo a Santa Fé; fechada el 7 de octubre de 1830. Tiene aplicada las marcas MONTEVIDEO, FRANCA y CERTIFICADO *aplicadas en color rojo; se conocen alrededor de una docena de piezas con esta marca (Colecc. P. Ex-P.Reim).*

1837 – Sala de Comercio Montevideana

Las marcas de la "SALA DE COMERCIO MONTEVIDEANA" fueron utilizadas por lo menos desde el año 1837 hasta la reasunción del servicio postal por parte del gobierno Uruguayo en 1852; inclusive se continuaron aplicando después de la implementación de los sellos postales conociéndose piezas con una de las marcas sobre sellos de la emisión "Soles cifras finas" del 26 de junio de 1859, todas con destino a Buenos Aires con excepto de una carta dirigida a Europa.

Entre otros servicios la "Sala"" proporcionaba a sus suscriptores un servicio postal de Ultima Hora existiendo en su local un buzón en el que se recibía la correspondencia comercial después del cierre de las oficinas postales del Estado. Este servicio se inicio con carácter oficioso en 1841 siendo autorizado en el año 1857, bajo la administración de don Juan G. Buela, por el Gobierno Nacional.

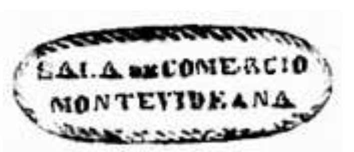
Por este servicio, la "Sala" cobraba un suplemento sobre la tarifa postal, de ½ patacón (4 reales) por carta. La colaboración que prestó el señor Buela terminó el 12 de marzo de 1871, cuando el correo decide enviar a este comercio a un empleado, debido al convencimiento de que todas las oficinas que intervenían en el movimiento de la correspondencia, debían tener un empleado del correo.

A la correspondencia que se depositaba en el Buzón de la Sala se le aplicaron algunas "marcas privadas" de la misma; pueden considerarse estas marca como las de una "Sucursal Marítima" complementaria a la operativa del Correo Oficial que fue la primer marca Fluvial en lo que respecta con el correo a Buenos Aires.

Todas las piezas anteriores al 1.7.1859, circulación del primer sello de uso general, llevan un número manuscrito, indicando el importe que fue pagado. Con posterioridad a la fecha mencionada, se encuentra la marca inutilizando los sellos de franqueo. Dicha marca permaneció en manos del señor Buela hasta su fallecimiento en octubre de 1890 y después pasó a un paradero desconocido, las auténticas son muy raras.

Se conocen tres tipos de marcas "Sala de Comercio":

Tipo 1 - Utilizada por lo menos a partir del año 1837, probablemente tenía un uso administrativo en la "Sala" y que paso a aplicarse en correspondencia que pasaba (u originada) en la misma. Con el texto "SALA DE COMERCIO MONTEVIDEANA" dentro de un ovalo aplanado de 45 mm. de largo y 17 mm. de ancho. Se conocen un par de cartas dirigidas a Buenos Aires (a un tal Sr. Juan Langdon) con fechas de noviembre y diciembre de 1841. Existe una pieza circulada a Europa (Burdeos) en octubre de



1837 que es la única conocida de las marcas "Sala de Comercio" con destino al viejo continente Aplicadas en tinta azul o negro.



La imagen corresponde a la única carta conocida con la marca "Sala de Comercio" circulada a Europa por paquebote Belga; además es la primer fecha de uso la cual es varios años anterior a toda la documentación presentada hasta ahora. Se trata de una carta entera escrita el 10 de mayo de 1837, circulada desde Montevideo a París. Arriba a Bordeaux el 2 de agosto de 1837, y a París el 4 de agosto de 1837 (marca al dorso).

Tipo 2 - Utilizadas desde el año 1843 y por lo menos hasta 1859. Mandando a confeccionar especialmente por el señor Buela a fin de disponer de una marca identificatoria, para saber qué correspondencia pasaba por su oficina. La misma era un doble ovalo de 40 mm. de largo y 22 mm. de ancho con texto "SALA DE COMERCIO" arriba, al centro un ornamento y la palabra "MONTEVIDEO" en la parte inferior; fue aplicada en tinta azul o negra. Son algo menos escasa que la anterior pero igualmente de gran rareza, se conocen menos de una decena de piezas completas reales. Esta marca posteriormente fue utilizada para cancelar sellos de la emisión Soles Cifras finas.

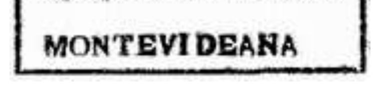




Carta puesta en el buzón de "Sala de Comercio", por ser correspondencia de "última hora", el día 28.10.1857, donde se le aplica la marca característica de esa oficina, en color azul y se anota con tinta "5" (reales), lo que correspondía 4 reales a la "Sala de Comercio", por no estar el remitente suscripto a la misma, mas 1 real de porte por una carta simple a Buenos Aires, según tarifa del 15.1.1846, se recibe en destino el 30.10.1857 *(colecc Ciardi)*

Lamentablemente en el siglo siguiente la marca cayó en manos inescrupulosas y se utilizó para construir piezas filatélicas. Debido a que es la marca verdadera es muy difícil apreciar cuales piezas son reales, se debe tener en cuenta si la pieza tiene o no sellos, la tasa manuscrita en las anteriores al 1 de julio de 1859 y especialmente el tipo de tinta utilizado.

Tipo 3 - Utilizadas en el año 1846. Repite el texto "SALA DE COMERCIO MONTEVIDEANA" en un formato rectangular de 50 mm. de largo y 16 mms. de ancho. Solamente se conoce un ejemplar el cual pertenece al mismo archivo de Juan Langdon que aquellas del Tipo 1 y esta fechada el 31 de diciembre de 1846.



Carta circulada a Buenos Aires el 31 de diciembre de 1846; con porte de 3 reales pagado en destino. Única carta conocida con esta marca *(Colecc. P. Ex-P.Reim)*.

La actuación de la Sala de Comercio, en lo que tiene que ver con el correo, se puede separar en cuatro periodos:

1er.– 1835 a 1846: Se llamaba "Sala de Comercio y Telégrafo Marítimo" siendo su propietario Julian G. Rosquellas. Prestaba un servicio postal vía marítima de Montevideo a Buenos Aires. En 1841 se inicia el servicio postal de Ultima Hora en carácter "oficioso", es decir sin un permiso formal del correo pero con conocimiento del mismo.

2do.– 1846 a 1857: Se denominaba "Sala de Comercio" siendo su propietario Juan G. Buela, ex - dependiente del antiguo propietario. Prestaba el mismo servicio postal.

3er.– 1857 a 1871: En 1857 se gestiona y es autorizado por el correo Nacional el servicio postal de Ultima Hora funcionando partir de ese año un buzón en su local social situado entonces en la calle Piedras. Desde este periodo, a partir del 1 de julio de 1859, aparecen piezas franqueadas con sellos postales.

4er.– 1871 a 1890: El día 12/3/1871 el Dr. de Correos de la época (Sr. Tales Rucker) retoma para el correo nacional el servicio de ultima hora para el correo marítimo a Buenos Aires, quedando la Sala de Comercio como un servicio informativo comercial y marítimo hasta el año 1890, fecha del fallecimiento de su propietario el Sr. Buela

1847 - De Montevideo: Circular con fechador - Primera marca postal con fechador



Utilizadas desde 1847 hasta 1855 (según otros autores hasta 1857). Puesta en uso durante el Sitio de Montevideo, es la primera marca postal conocida con fechador; 32.5 mms de diámetro, el numero 17 indica el día, 18-47 el año y el 2 el mes o sea que corresponde al 17 de febrero de 1847.



Esta marca fue creada y utilizada por la "Sociedad Comercial" arrendataria del estado para el servicio de Correos. Debido a que esta Sociedad fue creada en el año anterior (1846) es lógico suponer que la marca fue aplicada desde dicho año.

Es interesante destacar que junto con esta marca se continuaron utilizando otras que ya tenía el correo en uso, especialmente las lineales.



En este ejemplo podemos apreciar una carta circulada de Montevideo a Arredondo (Villa Artigas – Rio Branco) el 27 de mayo de 1854; además del fechador circular tiene las marcas de **FRANCA** *(indicando que fue pagada por el remitente) y* **CERTIFICADO***, todas aplicadas en color negro. Única carta conocida con esta combinación de marcas* *(Colecc. P. Ex-P.Reim)***.**

1852 – De Montevideo: Ovalada con fechador para ultramar



Recuperada la renta de correos por parte del Estado en 1852 se puso en uso para la correspondencia al exterior o vía marítima (ultramar) una marca en doble marco ovalado con fechador; día y mes en franja central y año al pie. En color negro. Fue utilizada en Montevideo entre junio a diciembre de 1852 únicamente para cartas hacia Ultramar o Bs. Aires. Es una marca muy rara.



1852 – Correo de Montevideo en negativo

Esta es una rara marca de la cual se conocen un par de aplicaciones sobre carta y unos cuantos fragmentos con esta marca aplicada sobre los mismos, algunos de ellos con tinta rojo lacre. Debido a la escasez de material no se puede asegurar que se trata de una marca que sea solamente para uso marítimo, sin embargo las 2 piezas completas conocidas son circuladas al exterior lo que apunta a su aplicación en la oficina postal del puerto de Montevideo. Otra



posibilidad es que se trate de una marca “oficial administrativa” del Correo que aplicase en la Correspondencia del propio Correo.



*La imagen corresponde a carta fechada el 6 de Abril de 1852, transportada por paquebote británico de Montevideo a Eysine (Francia); tránsito por París el 16 de junio de 1852 (al dorso) y 16 de julio por Calais, marca de transito “*COLONIES - & ART.13*” en rectángulo. Esta es la mejor pieza de las existentes en la cual se aprecia claramente esta marca junto con otras* - Ex Parmigiani

1852 – Marcas “Doble Ovalo” de origen para varias Administraciones



A fines de 1852 se pusieron en uso las marcas postales de DOBLE OVALO para las principales Administraciones de correos del interior con el nombre de cada Administración: Paysandú, Canelones, Tacuarembo, Mercedes, San José, Minas, Durazno, Colonia, Cerro Largo y Maldonado; al año siguiente se agregaron otras similares. Aplicadas normalmente en tinta negra, pero también hay en rojo y para el caso de Minas existe documentación donde se hace referencia que esta marca se aplico con tinta Verde Amarilla. Estas marcas son las primeras que tienen la inscripción REP. O. DEL URUGUAY.



Inicialmente se usaban para indicar el origen de la correspondencia Franca y Oficial; posteriormente pasaron a utilizarse también como matasellos a partir del 1 de Julio de 1859 inutilizándose con ellas los sellos emitidos. De este tipo de marcas fueron creándose para otras oficinas postales a medida que era necesario; se utilizadas por lo menos hasta el año 1879.

1852 – Marca con Ovalo ornamentado y FRANCA para Salto



También por el año 1852 fue creada una marca ovalada (casi circular) con ornamentos para la villa de SALTO que sustituyo a la lineal aplicada hasta ese año. Esta marca diferente a las de las demás administraciones se debió a la importancia que tenia en la época la de Salto. Fue utilizada desde 1852 hasta 1859 en colores Negro y Verde azulado junto con una marca lineal FRANCA mas pequeña cuando era del caso.



Pliego sin fecha circulado de Salto a Paysandú; con porte pago por el remitente por lo cual se aplicó también la marca FRANCA.



El siguiente es un raro ejemplo de una carta prefilatélica proveniente del exterior con tránsito por Salto (Colecc. P. Ex-P.Reim). *Remitida desde* ITAQUI *(Brasil) a Montevideo el 10 de noviembre de 1858; ingreso por* SALTO *donde paga la tasa correspondiente en el territorio nacional por lo cual se aplica la marca* FRANCA *y se remite a Montevideo.*

1853 – Marcas "Doble Ovalo" para otras Administraciones





A medida que transcurrió el tiempo siguieron agregándose otras marcas de Doble Ovalo para diversas localidades y para 1853 ya existían para las villas de: Rosario, Florida, Soriano, San Carlos, Pando, Santa Lucia, Porongos (actual Trinidad), Rocha, Nueva Palmira, Dolores, Piedras, Arredondo, Rincón, Carmelo, Treinta y Tres y Fray Bentos. Las correspondientes a Treinta y Tres y Fray Bentos (a partir de 1859 ya que F. Bentos fue creada formalmente el 16 de abril de 1859 con el nombre de Villa Independencia) tienen diferencias en las letras interiores que indican el nombre de la villa, probablemente debido a lo extenso del nombre de estas localidades.

No puedo afirmar que existan cartas "prefilatélicas" para todas estas marcas creadas hasta julio de 1859 pues hay de varias localidades de las que aún no he visto ninguna pieza completa; todas ellas son muy escasas con un uso "prefilatélico". Las cartas que he podido confirmar hasta la fecha corresponden a: Minas, San Carlos, Treinta y Tres, Arredondo, Cerro Largo, Paysandú, Colonia, Rosario, San José, Canelones, Florida, Durazno, Porongos (he visto dirigida de Porongos a Montevideo pero con marca de San José en 1858) , Tacuarembo, Carmelo y Nueva Palmira, Mercedes. No he observado piezas prefilatélicas con marcas doble óvalo de: Maldonado, Soriano, Pando, Santa Lucia, Rocha, Dolores, Piedras, Rincón y Fray Bentos.



Carta completa circulada de Treinta y Tres a Montevideo sin fecha. Marca doble ovalo aplicada en color negro; al no tener la tasa manuscrita se supone que la mima fue pagada en origen pero carece de la marca FRANCA. *Es la única carta conocida con esta marca en uso prefilatélico* (Colecc. P. Ex-P.Reim)..

Mas adelante, en el año 1866, aparecen algunas con un formato similar pero las letras mucho mas grandes para Constitución, Durazno, San Eugenio y Santa Rosa. En total se conocen de 29 localidades diferentes incluyendo algunas con variaciones de formato. La mas rara de todas es la correspondiente a Rincón de la cual se conocen únicamente unos 5 ejemplares.

En la siguiente tabla se presentan todas las localidades en que se aplicaron estas marcas indicando los diferentes colores en que se conoce cada una de ellas y algunas observaciones referentes a cambio de nombre y formatos; en la última columna se indican las que existen en piezas prefilatélicas con marcas creadas hasta 1859:

Fecha	Localidad	Dpto. actual	Colores	Observaciones	Pre
1866	SAN EUGENIO	ARTIGAS	Negro, Azul	Actual Artigas. Dif. formato y tipo letra	x
1866	CONSTITUCIÓN	SALTO	Negro	Diferente formato y tipo de letra; nunca vista en carta.	x
1852	PAYSANDU	PAYSANDU	Negro, Azul, Verde, Rojo, Lila		S
1852	TACUAREMBO	TACUAREMBO	Negro, Azul, Verde	Antes San Fructuoso	S
1859	FRAY BENTOS	RIO NEGRO	Negro	o Independencia. Letras diferentes	N
1852	MERCEDES	SORIANO	Negro, Azul, Rojo, Verde		S
1853	SORIANO	SORIANO	Negro, Azul		N
1853	DOLORES	SORIANO	Negro, Azul	o Salvador	N
1852	COLONIA	COLONIA	Marrón, Negro, Verde Azul		S
1853	ROSARIO	COLONIA	Azul, Verde	o Colla	S
1853	NUEVA PALMIRA	COLONIA	Negro, Verde, Azul, Marrón	o Higueritas	S
1853	CARMELO	COLONIA	Negro, Azul, Verde		S
1852	DURAZNO	DURAZNO	Negro, Azul, Verde	Hay otra con diferente formato en 1866	S
1866	DURAZNO	DURAZNO	Negro, Verde, Azul	Diferente formato y tipo de letra	x
1853	PORONGOS	FLORES	Azul, Marrón, Verde	Actual Trinidad	S
1853	FLORIDA	FLORIDA	Verde, Negro, Azul		S
1852	CANELONES	CANELONES	Azul, Rojo, Negro		S
1853	PANDO	CANELONES	Rojo		N
1853	SANTA LUCIA	CANELONES	Negro, Azul		N

1853	LAS PIEDRAS	CANELONES	Rojo	Nunca vista sobre cartas	N
1866	SANTA ROSA	CANELONES	Azul	Diferente formato y tipo de letra	x
1852	SAN JOSE	SAN JOSE	Negro, Marrón, Azul, Rojo		S
1852	MINAS	LAVALLEJA	Negro, Verde		S
1852	MALDONADO	MALDONADO	Negro, Azul, Verde		N
1853	SAN CARLOS	MALDONADO	Negro, Azul, Verde		S
1853	ROCHA	ROCHA	Negro, Azul, Verde		N
1852	CERRO LARGO	C. LARGO	Negro, Azul, Verde, Rojo	Actual Melo	S
1853	ARREDONDO	C. LARGO	Azul, Verde am., Negro, Marrón	Antes Artigas, actual Río Branco	S
1853	TREINTA Y TRES	T. y TRES	Negro, Azul verdoso, Verde	Letras interiores diferentes	S
1853	RINCON	T. y TRES	Azul	Rara, solo 5 conoc.; nunca vista s/carta	N

Como se puede apreciar en algunas de las imágenes, para 1859 ya se aplicaban las marcas de CERTIFICADO correspondiente a este tipo de servicio; en principio podemos ver que había 2 tipos que eran rectángulo chico (de esquinas rectas) y rectángulo grande (de esquinas curvas). Las marcas de doble ovalo superpuesto y de certificación pasaron a utilizarse como matasellos a partir del 1 de Julio de 1859 inutilizándose con ellas los sellos emitidos. Se transforman así en los primeros matasellos de uso general en el interior de la República.

1855 – Fechador con doble ovalo ADM^on DE CORREOS - Montevideo

Fechador doble ovalo con texto "ADM^on DE CORREOS – MONTEVIDEO" aplicado desde 1855 con diferentes colores. Con tinta verde desde Octubre de 1855; con tinta roja desde Julio de 1857 y con tinta negra desde Agosto de 1859. También se conoce aplicado con tinta azul en por lo menos dos cartas circulada a Burdeos por paquebote Ingles el 5 de octubre de 1857. En 1859 se transforma en el primer matasellos utilizado en Montevideo.





Este otro ejemplo se trata de una carta completa remitida de PELOTAS *a* BS. AIRES *endosada "Por vapor, vía Rio Grande y Montevideo". Con fechador* "CORREIO DE PELOTAS - 18-5" *en negro y* "ADMON DE CORREOS - MONTEVIDEO – 13 - MAR - 1858" *en rojo; manuscrita tasa "2". El fechador de Montevideo fue aplicado a modo de transito en esta pieza pre-filatelica que involucra tres países.*



Transportada por paquebote británico de Mdeo a Burdeos (Francia); con fechador "ADMON DE CORREOS - MONTEVIDEO – 5 - OCT - 1857" *en azul (solamente dos cartas conocidas con este color); transportada por el* RMSP *"Camilla" hasta Río de Janeiro y de allí por el "Teviot" para cruzar el Atlántico . Tasa de intercambio "*G.B. - 1F60*" y fechador "*ANGL. CALAIS*" del 14 de noviembre de 1857; otras marcas al dorso -* *Ex Parmigiani*

1855 – FRANCA / O de Montevideo y otros Departamentos



También por esta época (se conoce para Colonia desde 1850) se empiezan a aplicar en Montevideo las marcas **FRANCA** y **FRANCO** en un rectángulo de pequeñas dimensiones. Aplicadas c/tinta Negra, Azul, Azul gris y Verdosa. Cuando posteriormente aparecen los sellos, en ciertos casos se utilizaban para cancelar los mismos mientras que en otros

solamente para establecer el tipo de correspondencia; FRANCA para servicio ordinario y FRANCO para servicio oficial. Su significado básico era que la carta ya había sido pagada y que el destinatario no tenia ninguna obligación al respecto. En algunos casos junto con estas marcas aparece una pequeña marca romboidal que parece ser una marca de control que se aplico en la Oficina Central de Montevideo.



Carta completa circulada de Montevideo a Maldonado con estas marcas aplicadas en color rojo; el fechador es del 30 de octubre de 1858 y la marca FRANCO *indicaría que se trata de un correo oficial lo cual es coherente con el destinatario que es el Jefe Político de Maldonado (Colecc. P. Ex-P.Reim)..*

La marca **FRANCA** en rectángulo pequeño se utilizó en forma "prefilatélica" varios departamentos o localidades además de en Montevideo por lo que evidentemente existieron varias de ellas; debido a lo escaso del material y a que no cuento con las piezas originales para estudiarlas detalladamente no puedo afirmar que sean exactamente iguales; aunque en principio algunas presentan diferencias en el tipo de letra. Las he observado sobre cartas de Minas (febrero 1857), Arredondo (febrero 1857), Colonia (septiembre 1850), Rosario (mayo 1859), San José(1858), Canelones (enero 1857), Florida (agosto 1858), Durazno (1856), Porongos (febrero 1859), Tacuarembo (abril 1856), Carmelo (mayo 1859), Nueva Palmira (marzo 1857), Mercedes (junio 1857), Paysandú (febrero 1855), San Carlos (sin fecha). Se conocen aplicadas en color azul, verde y negro.



Carta completa circulada de Arredondo (Río Branco) a Montevideo el 19 de septiembre de 1857; con la marca ARREDONDO *en doble óvalo (creada en el año 1853) y la marca* FRANCA *en rectángulo pequeño acompañada de la tasa manuscrita 60. Ambas marcas en color verde pálido. (Colecc. P. Ex-P.Reim).*

1858 – Fechador con ovalo simple ADM^on^ DE CORREOS - Montevideo

Fechador aplicado desde 1858 hasta 1865. Similar a la anterior pero sin el ovalo interior (aunque posee algunos rastros del mismo por lo que podría tratarse de la misma marca modificada o desgastada). Aplicada con tinta roja desde Enero de 1858 y con tinta negra desde Agosto de 1859. Tal como el anterior pasó a utilizarse como matasellos a partir del 1 de Julio de 1859 inutilizándose con ellas los sellos.



1859 – CERTIFICADO en rectángulo para Montevideo

A partir de marzo de 1859 consta el uso de una nueva marca de **CERTIFICADO** en rectángulo de 0.5 x 4 cms que sustituye las lineales con el mismo texto que se venían aplicando. Es la última marca creada en Mdeo durante la época "prefilatélica" y por eso es muy raro encontrarla en sobres sin sellos.





Carta circulada de Montevideo a Minas; con fechador doble ovalo del 14 de marzo de 1859, marca FRANCO *indicando pago por el remitente y marcas de* CERTIFICADO *en las cuatro esquinas según reglamentación de la época, todas ellas en color rojo. El acuse recibo con la firma del destinatario esta en el frente del sobre. Col.Ex-P.Reim.*

1859 – Administración de Correos de Salto –

Fechador y Muda



Desde el año 1859 se utilizan 2 marcas diferentes en la Administración de Salto; un fechador circular simple con texto “RENTA DE CORREOS - SALTO” y un cancelador (“killer”) también circular con “hojas de roble” en el ovalo interior sin ningún tipo de texto. Estas marcas pasaron a utilizarse como matasellos a partir del 1 de Julio de 1859 inutilizándose con ellas los sellos emitidos. Se conocen aplicadas en color negro y en azul.



Por haber sido creadas en el año 1859 estas marcas se encuentran al limite de haber sido utilizadas como “prefilatélicas”; en realidad no he observado su aplicación en piezas sin sellos pero las incluyo por no poseer datos concretos de la fecha en que fueron creadas. Existe la posibilidad que hallan sido creadas específicamente cuando comenzó la utilización generalizada de los sellos y en este caso no deberán ser tenidas en cuenta.

Nota: Existe un matasellos “CORREOS DEL URUGUAY” el cual no corresponde al Correo Uruguayo sino al Argentino y que fue aplicado en la ciudad de Concepción del Uruguay (Capital de la provincia de Entre Ríos antes de que la misma pasase a ser Paraná). Esta marca se puede encontrar sobre sellos Argentinos (principalmente sellos de la confederación Argentina y de los conocidos como “Cabecitas”) habiéndose utilizado entre 1858 y 1869.



IV) Estafetas Consulares – Líneas de paquebotes extranjeros

En el período que estamos tratando, hasta el 1 de julio de 1859, la correspondencia que atravesaba el océano, “correspondencia marítima” en general, fue transportada por paquebotes de líneas extranjeras según diversos tratados realizados con el Correo Nacional. Se utilizaban marcas y procedimientos específicos de estas líneas en algunos casos combinadas con distintas marcas que aplicaba el Correo Nacional cuando la correspondencia pasaba por el mismo.

En general se considera que todo el movimiento postal marítimo y fluvial de la cuenca del Plata se realizo desde 1810 (revolución de mayo) hasta 1852 (caída de Rosas en la batalla de Monte Caseros) bajo la protección de buques británicos en el Río de la Plata y puerto de Montevideo. En general el procedimiento utilizado (previo a la instalación de las estafetas consulares) era que la correspondencia que se traía en los buques, ya sea en manos del capitán o de pasajeros, fuera entregada a la Capitanía de puerto desde donde se llevaba al correo quien la ponía a disposición del publico mediante el pago de las tasas correspondientes. Se exceptuaba la correspondencia a extranjeros que por diversos acuerdos pasaba franca.

Esta metodología fue fuente de numerosos problemas y reclamos por diferencias de tasas, pago a capitanes de los buques, porteo, etc. Se crean entonces una suerte de “estafetas extraoficiales” en algún comercio, agentes navieros o domicilio privado para cumplir una función de intermediarios con el correo.

1) Paquebotes Británicos - Estafeta Consular Británica

La primer ruta de paquebotes Británicos a Sudamérica fue establecida en el año 1808 entre los puertos de Falmouth y Río de Janeiro mediante veleros de la Flota Real. Evidentemente, antes de establecerse esta ruta llegaron numerosos buques en misiones militares de diferente tipo; puntualmente la apertura de la ruta a Río se inicia después que la flota Británica ayudo a trasladar a dicha ciudad a la familia real Portuguesa y el gobierno desde Portugal por causa de las invasiones Napoleónicas.

La ruta era Falmouth, ocasionalmente Lisboa, Madeira, Tenerife, Pernambuco (actual Recife), Bahía (actual San salvador) y Río de Janeiro (Madeira, Tenerife, Pernambuco se agregaron en 1817), se cubría por lo menos una vez por mes y demoraba unas 18 semanas el viaje redondo; duró de 1808 hasta 1850 empleándose mas de 70 buques entre los permanentes y eventuales.

Para 1822 al disminuir el nivel bélico Británico (fin de guerra con Francia y Colonias Americanas) la flota real resulto excesiva por lo cual se decidió cambiar la dependencia de algunos de los mismos para que actuasen como “paquebotes contratados”.

Ya desde 1815 el gobierno de Bs. Aires venía en negociaciones diplomáticas con Inglaterra y España para el reconocimiento de la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata; el reconocimiento por parte de Inglaterra llegó a fines de 1823. El consulado británico en Montevideo se instalo en 1823 siendo el primer cónsul Thomas Samuel Hood (1823-1843).

Hood asumió como cónsul el 10 de octubre de 1823 y ascendió al rango de cónsul general el 18 de agosto de 1830, cuando Uruguay juro su Constitución. Se mantuvo hasta febrero de 1843, en que fue sustituido cuando el gobierno de la Defensa de Montevideo solicitó su remoción debido a la amistad y preferencia de Hood por Manuel Oribe, jefe de los sitiadores.

(a) Ruta directa Falmouth – Río de la Plata

Con este marco el 16 de marzo de 1824 es creada una nueva línea de paquetes postales británicos (con ex-naves de guerra) en forma mensual de Falmouth a Buenos Aires; inicialmente se consideró que no era conveniente extender la ruta desde Río de Janeiro al Río de la Plata por lo cual se creó una ruta independiente que desde el 1er viaje toca el puerto de Montevideo.

El 1er buque fue el “Countess of Chichester” que zarpo de Falmouth el 8-2-1824 en viaje directo a Montevideo; llego a Bs.Aires el 16 de Abril; inicialmente tocaba Montevideo solo por 24 horas pero a partir de 1827, a solicitud del gobernador, se extendió la estadía a 48 horas. Se designo como agente de los Packets en Montevideo al cónsul Británico Thomas S. Hood.

Como vemos en esta comunicación del GENERAL POST-OFFICE *de Febrero de 1825 figuran las tasas para Buenos Ayres, Chile y Perú pero no para Montevideo; podemos* asumir que era lo mismo que para Bs. Aires.

A raíz del bloqueo al Río de la Plata (marzo de 1826 a septiembre de 1828) durante la guerra con el imperio de Brasil de 1825 a 1828 (liberación de la Provincia Cisplatina) comenzó la costumbre de separar la ruta en 2 tramos; el primero, con buques de gran calado, desde Europa hasta el puerto de Río de Janeiro (se incorpora a la ruta en febrero de 1827) y el 2do desde allí al Río de la Plata en buques de menor calado. Este sistema fue luego adoptado por diversas compañías durante más de 20 años. En el año 1832 se incluye Madeira en la ruta.

Nº. 1.

ON PACKET LETTER RATES.

TO ALL POSTMASTERS. GENERAL POST-OFFICE. *February*, 1825.

THE following Statement of the Packet Letter Rates of Postage, it is hoped, will be sufficiently intelligible to prevent Mistakes, and therefore, in any case of Doubt, you are particularly enjoined to refer to it. If any Letters for Foreign Places should be sent from your Office with less Postage marked on them than ought to have been taken, the Deficiency will be charged upon you.

The Postmasters who have Instructions to send Letters to Falmouth by the *Cross Posts* are to be particularly careful so to send the Letters for those Foreign Places which are conveyed by the Packet Boats on the Falmouth Station, and on no Occasion to put them into the London Bag.

FOREIGN and PACKET RATES.

From *London* to	Single Letter. s.	d.
France	1	2
The Netherlands	1	4
Germany, Switzerland, Turkey, Russia, Prussia, Denmark, Sweden, Norway	1	8
Italy, Ionian Isles, Turkey	1	11
Spain through France	2	2

From *Falmouth* to	Single Letter. s.	d.
Portugal	1	7
Madeira	1	8
Azores, Canaries	1	8
Brazils	2	7
Buenos Ayres, Chili, Peru	2	7
* Gibraltar	1	11
Malta, Corfu, and Mediterranean	2	8
West Indies	1	3
America	1	5
Carthagena, Vera Cruz, La Guayra	2	1

*—If Persons wish to send Letters for Gibraltar through France, they must be sent to London instead of Falmouth, and the Postage will be the same as to Spain.

Así las cosas continuaron con diferentes contramarchas y metodologías hasta que el país adquiere su independencia, el gobierno Británico lo reconoce, se establecen relaciones diplomáticas y se crea el consulado Ingles.

Las cartas circuladas en el periodo 1824-1832 al Río de la Plata tienen en el frente de las cubiertas alguna marca que indica el pre-pago, cuando fue realizado, y/o el porte postal escrito en rojo aplicado en el puerto de llegada. Las piezas originadas en Cádiz o Paris eran enviadas bajo cubierta por medio de algún agente postal a Londres.

Por otra parte, las piezas remitidas hacia Londres podían entregarse directamente en la Oficina Postal Británica o pasarlas a la misma por el correo local. En este período no se les aplicó ninguna marca en los packets; solamente a la recepción en la oficina postal se les aplicaba la tasa manuscrita en tinta negra. A las cartas direccionadas a Londres se les aplicaba el fechador circular de Exterior F.P.O.

Durante todo el periodo se cumplió con la frecuencia mensual por lo que arribaron /partieron del puerto de Montevideo 12 buques por año con excepción del año 1832 en que solo fueron 9 viajes. Se emplearon numerosos y diferentes buques; están documentados 44 navíos: Countess of Chichester, Lady Louisa, Walsingham, Lord Sidmouth, Camden, Dove, Plover, Kingfisher, Nocton, Lord Hobart, Eclipse, Sir Francis Freeling, Frolic, Duke of York, Cygnet, Emulous, Prince Regent, Hope, Zephyr, Princess Elizabeth, Marquis of Queensberry, Lord Melville, Goldfinch, Cynthia, Sheldrake, Osborne, Rinaldo, Sphynx, Emlous, Lady Wellington, Redpole, Swallow, Mutine, Lyra, Pigeon, Skylark, Calypso, Lady Mary Pelham, Renard, Barracouta, Reindeer, Briseis, Tyrian, Cocktrice.

(b) Ruta en dos tramos Falmouth – Río de Janeiro / Río de la Plata

En el año 1832 se cambió el sistema estableciéndose una única ruta que unificaba las dos anteriores a Río y a Bs. Aires. Desde este año y hasta 1852 (en que se realiza el acuerdo con la Royal Mail) el servicio fue cumplido directamente con navíos de la Real Armada Inglesa en una ruta Atlántica de Falmouth, Madeira, Sta Cruz de Tenerife, Pernambuco, Bahía y Río de Janeiro y desde allí una ruta costera, mediante paquebotes suplementarios, a Montevideo y Bs.Aires. Este sistema no se modifico aun después de ser reemplazados los buques de vela por los de vapor en 1851. El curso se denominó “Falmouth Line”.

El primer viaje combinado fue realizado por el navío *Lady Mary Pelham* (partió de Falmouth el 7 de septiembre de 1832 – arribo a Río de Janeiro el 8 de noviembre) y el *Cockatrice* (partió de Río el

10 de septiembre arribando a Montevideo el 22 de noviembre y a Bs.Aires el 24). En la ruta de regreso, el *Cocktrice* partió de Montevideo el 2 de diciembre llegando a Río los primeros días de enero de 1833 donde entrego las valijas al *Swallow* (estaba planificado que el buque de venida no esperaba sino que el "regreso" se cumplía en el buque que venía del siguiente viaje) que partió de Río el día 6 de enero arribando a Falmouth el 27 de febrero.

Se mantuvo la regularidad de los viajes por lo tanto existieron unos 12 viajes circulares por año; los buques empleados en el tramo Río de Janeiro – Río de la Plata fueron los siguientes: Cockatrice, Hornet, H.M.S. Acteón (un viaje en mayo 1835), Spider (desde marzo de 1836), Arrow (un viaje en julio de 1840 y otro en marzo de 1841), Fawn (2 viajes en 1840), Wizard (un viaje en diciembre de 1840), Partridge (durante 1841), Bittern (un viaje en noviembre de 1841), Ardent (un viaje en abril de 1843), Luisa (un viaje en abril de 1843), Racer (un viaje en agosto de 1845), Satellite (a partir de 1845), Spy (un viaje en septiembre de 1845), Victoria (dos viajes en enero y abril de 1846), Lizard (un viaje en abril de 1846), Ranira (a partir de 1846), Ninfa del Plata (un viaje en mayo de 1846), Trafalgar (un viaje en junio de 1846), Griffon (a partir de 1846), Dolphin (dos viaje en oct / dic de 1846), Galathee (un viaje en enero de 1847), Comus (dos viajes en 1847), Harpy (un viaje en mayo de 1847), Racer (dos viajes en 1847), Kestrel (a partir de 1847), Rifleman (3 viajes en 1850).



En la imagen podemos ver una carta circulada en 1838 de Montevideo a Londres por HMS "Cockatrice" hasta Rio de Janeiro donde se transfiere al HMS "Reindeer"; la misma posee únicamente la marca de Montevideo y las tasas aplicadas sin ninguna marca especial de transporte por buques británicos.

SHIP LETTER

En todo este periodo (hasta 1853) no se utiliza ninguna marca o matasello especial para la correspondencia transportada por buques Británicos aunque al llegar la misma a los puertos en Inglaterra se podían aplicar algunas marcas como por ejemplo la de "**SHIP LETTER**" o algún fechador propio del puerto.



En este caso se trata de una carta remitida desde Salto a Liverpool que esta fechada 14 de noviembre de 1859; al parecer no pasó por el Correo Uruguayo pues no tiene ninguna marca del mismo como debería ser. Con fechadores de ORMSKIRK *del 14 de enero,* LONDRES *(al dorso – 14 de enero de 1860), marca* "**SHIP LETTER**" *y tasa manuscrita "8" que indica fue pagada por el destinatario.*

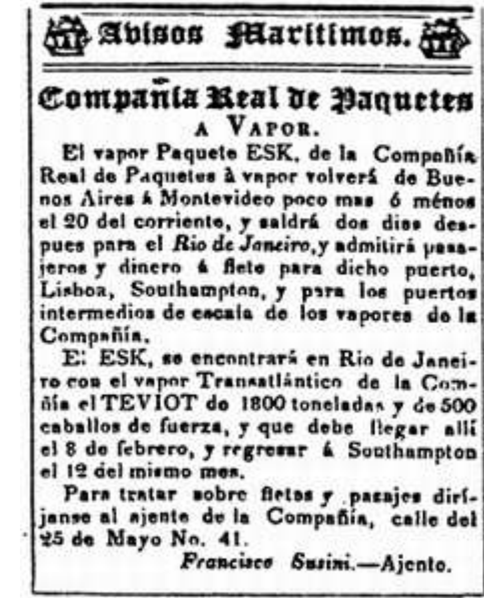


*Este caso es un interesante ejemplo de los tipos de marcas que se podían aplicar en las piezas según el curso que seguían las mismas; se trata de una carta remitida desde Montevideo a Genoa (Genova-Cerdeña) con fechador de Montevideo de la "Sociedad Comercial" del 2 de julio de 1851; tasado 2/7 sh lo que fue manuscrito y luego se tacho y se anoto una nueva tasa Italiana de 17 decimos; con marcas de tasa de intercambio "*COLONIES - & CART.13*" , otra "*L.C.O. - POSTAGE NOT PAID - TO LONDON*" y otra de transito por Francia "*VIA DI - PTBEAUVOISIN*". La carta fue transportada por el* RMSP "Tay" - *Ex Parmigiani*.

Luego de 1853 se utilizan varias marcas distintas y ya para 1864 (o antes) aparece el matasellos C-28 de la Estafeta Consular que junto con los demás se menciona mas adelante.

a) Royal Mail Steam Packet Company

La primera y mas conocida empresa de navegación de paquebotes ingleses fue la "Royal Mail Steam Packet Company" (o Compañía Real de Paquetes a Vapor); esta Cia, constituida en 1839, desde fines de 1849 comienza a efectuar viajes hasta el Brasil y desde allí se extiende al Río de la Plata, inicialmente mediante el vapor "Esk". Partió de Southampton el 10 de noviembre de 1850 hacia Lisboa, Madeira, Tenerife, São Vicente, Pernambuco, Bahía. Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, donde arribó el 12 de enero de 1851, 63 días.


Avisos Maritimos.

Compañia Real de Paquetes a Vapor.

El vapor Paquete ESK, de la Compañia Real de Paquetes à vapor volverá de Buenos Aires à Montevideo poco mas ó ménos el 20 del corriente, y saldrá dos dias despues para el Rio de Janeiro, y admitirá pasajeros y dinero à flete para dicho puerto, Lisboa, Southampton, y para los puertos intermedios de escala de los vapores de la Compañia.

El ESK, se encontrará en Rio de Janeiro con el vapor Transatlántico de la Compañia el TEVIOT de 1800 toneladas y de 500 caballos de fuerza, y que debe llegar allí el 8 de febrero, y regresar à Southampton el 12 del mismo mes.

Para tratar sobre fletes y pasajes dirijanse al ajente de la Compañia, calle del 25 de Mayo No. 41.

Francisco Susini.—Ajente.

Aviso en el "Comercio del Plata" de Mdeo. del 16 de enero de 1851 para el 1er viaje del Esk a Río de Janeiro

Fue el precursor del primer servicio regular de un vapor a América del Sur, el primer barco de llevar la bandera de Royal Mail en aguas brasileras, uruguayas o argentinas y el primer vapor con eje y hélice de llevar correo británico. Acomodaba 29 pasajeros y una tripulación de 22. Luego siguieron el "Prince", "Camille", "Mersey" y "Arno" (también aparecieron algunos eventuales por reparaciones o problemas con los mencionados).

En agosto de 1850 se firma un contrato de transporte de correspondencia con el correo Ingles el cual da comienzo el 1 de enero de 1851. La ruta era Southampton, Lisboa, Madeira, Tenerife, Islas St. Vincent, Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro y desde allí, en buques mas pequeños, conexión a Montevideo y Bs.Aires.

El 1er viaje de "venida" fue realizado por el R.M. "*Teviot*" que salió de Southampton el 9 de enero de 1851 y arribó a Río el 7 de febrero de 1851; el tramo desde Río fue cubierto por el "*Esk*" que partió el día 9 arribando a Montevideo el 17 de febrero y el día siguiente a Bs.Aires. A su vez, para el 1er viaje de "regreso" el "*Esk*" partió de Bs.Aires el 19 de enero, de Montevideo el 22 de enero llegando a Río los primeros dias de febrero y entregando la correspondencia al "*Teviot*" que salió de Río el 11 de febrero arribando a Southampton el 14 de marzo.



Para 1858 se eliminaron las paradas intermedias de Tenerife y Madeira con la finalidad de acelerar los servicios *(Imagen del Vapor trasatlántico "La Plata" en 1852).*

Con respecto a las tarifas el acuerdo entre el gobierno Británico y la empresa establecía un monto fijo por viaje, método que se utilizo hasta el año 1874. A partir de ese año se utilizo un sistema basado en el peso de la correspondencia. Las tarifas a cobrar a los usuarios variaba según el peso y destino y además existieron varias modificaciones en el correr del tiempo, todo ello acorde a los convenios con cada país hasta la entrada en la UPU. En 1851 para cartas dirigidas a Mdeo y Bs. Aires de hasta 1/2 onza la tasa era de 2 s 7 d.

La imagen corresponde a carta circulada el 5 de noviembre de 1852 de Montevideo a Marsella por el RMSP "Teviot"; tiene el fechador oval de Montevideo (solo usado en 1852), fechador de paso por Caláis y tasa de transito "Colonies / &cArt.13"*; tasado en 30 décimas que debe ser pagado por el destinatario. Las marcas se detallan mas adelante.* *(Ex Parmiggiani)*

Los buques que cumplieron con la línea Río de Janeiro – Mdeo – Bs.Aires fueron: *Esk* (enero a julio de 1851); *Prince* (agosto 1851 a noviembre

1853); *Camilla* (noviembre 1853 a noviembre 1856); *Prince* (noviembre 1856 a agosto 1857); *Camilla* (agosto 1857 a junio 1859); *Mersey* (junio 1859 a septiembre 1865) y *Arno* (octubre 1865 a octubre 1869). Cabe agregar que esta Cia Naviera continuo desarrollándose y operando por muchos años más que los que corresponden al ámbito de este trabajo.

b) South American and General Steam Navigation Company

Esta empresa, formada en 1852, opero contratada por el correo Ingles únicamente entre agosto de 1853 y febrero de 1855 ya que afectada por la Guerra de Crimea (1854-56) debió afectar sus buques al transporte de tropas y mercaderías.

Inició sus servicios al Río de la Plata en agosto de 1853; salía mensualmente del puerto de Liverpool y tocaba Lisboa, Madeira, Saint Vincent, Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro y de allí conexión con Montevideo y Buenos Aires.
Los buques utilizados para el cruce del Atlántico fueron “Brasileira”, “Olinda”, “Lady Eglinton”, “Lusitania”, “Bahiana”, “Imperador”, “La Plata”

Los buques utilizados en la conexión fueron “*La Plata*” (realizo 3 viajes) y el “*Pampero*” (un único y último viaje la 1er semana de febrero de 1855). Obviamente las piezas transportadas son muy raras debido a los pocos viajes realizados.
El fechador que aquí se presenta es el que se aplicaba en Liverpool a la llegada de la correspondencia; se utilizó en 1854 y 1855.



Carta circulada el 15 de diciembre de 1854 de Montevideo a Burdeos por el vapor "La Platat" ; con fechador circular de Montevideo (de la Sociedad arrendadora), fechador de paso por Caláis y otros, tasa de transito “Colonies/&cArt.13”; tasado en 30 décimas que debe ser pagado por el destinatario. Fechador de arribo al puerto de Liverpool del 8 de febrero de 1855 al dorso . *(Ex Parmiggiani)*

c) Paquebotes a Islas Malvinas / Falkland

Este se trata de un aspecto poco conocido de la historia postal y de la prefilatelia Uruguaya que es muy interesante y que amerita un tratamiento mas extenso que el que aquí realizo; sin duda es un capitulo extraordinario de nuestra prefilatelia por los aspectos e implicaciones geopolíticas que hasta hoy existen.

Los primeros sobres conocidos de estas islas son del año 1800, cuando aún eran una colonia española, parte del Virreinato del Río de la Plata. En esa época no había servicio organizado de correo, y todas las cartas enviadas desde hacia y desde allí dependían de la buena voluntad de los capitanes de los barcos que tocaban puerto. Al no haber correo, la única forma de identificarlas es por el contenido de las cartas, que indique sin lugar a dudas origen y destino. Este primer período abarca desde 1800 hasta 1869, pasando por la colonia española hasta 1811, la ocupación argentina hasta 1833, y la colonia británica desde entonces.

El asentamiento Británico en las islas Malvinas / Flakland fue desde 1833; el primer gobernador arribó en 1842. Hasta 1852 las comunicaciones entre la isla y el territorio continental fueron eventuales mediante balleneros, algún buque de carga o militar, etc.



Carta fechada en mayo de 1845 en Río de Janeiro que fue a Montevideo y de allí a las Falklands remitida al gobernador Richard Moody. Ref: Remate Grosvenor



*Pieza circulada desde Montevideo a las Falkland fechada el 8 de julio de 1848; no pasó por el Correo Uruguayo ya que no posee ninguna marca del mismo. Dirigido a "*Richard Williams - Hope Place - Falkland Islands" *y endosado* "Forward by - J.C. Rennie Esq."; *con carta completa de William Lafone referente a temas comerciales. Ref: Remate Grosvenor*

El 21 de Abril de 1852 la Oficina Colonial Británica dispuso que desde Montevideo, un vapor de la RMSPC realizara un servicio mensual con transporte de correo.

El contrato realizado establecía que el buque hacia el recorrido Montevideo – Port Stanley en Malvinas sin ningún puerto intermedio. Partía a las 48 horas de haber arribado el correo de Inglaterra y debía regresar de Port Stanley al menos 21 días antes de que el siguiente correo de Inglaterra abandonara Montevideo; el contrato tenía una duración de 7 años. Para cumplir con el mismo la Cia Naviera adquirió la goleta "*Amelia*".

El primer correo fue en mayo de 1852; el 10 de mayo partió de Southampton en el "*Tay*" arribando a Río sin problemas donde realizó la combinación con el "*Prince*" que arribo a Montevideo el 18 de junio. Allí se incorporo la correspondencia que pudo haber sido generada en Bs.Aires y Montevideo y se entrego al "*Amelia*" que partió de Montevideo el día 21 de junio arribando a Port Stanley el 1 de julio. El 22 de julio el "*Amelia*" partió de regreso a Montevideo completando así el 1er viaje de correo entre las islas y el Río de la Plata.

El "Amelia" cumplió con este servicio durante 2 años hasta que debido a perdidas financieras el mismo fue abandonado. Realizo 4 viajes en 1852, 6 en 1853 y 2 en 1854.

Durante los siguientes 30 meses el correo desde Inglaterra continuó llegando a Montevideo y desde allí a las Malvinas se transportaba esporádicamente cuando se daban las condiciones. Están documentados los siguientes viajes con diversos buques: 3 en 1854 (además de los 2 del *Amelia*), 7 en 1855 y 8 en 1856.

En 1857 se logro otro acuerdo con la naviera en términos similares al de 1852; esta vez utilizando la goleta "*Victoria*" se mantuvo el correo mensual por otros 2 años (5 viajes en 1857, 6 en 1858 y 3 en 1859). En 1859 el correo volvió a ser esporádico y a situación continuó de mal en peor en este sentido con la correspondencia acumulándose en Montevideo (solo 1 viaje del *Fairy* además de los 3 del *Amelia*) hasta que en 1864 el Gobernador de las Islas adquirió la goleta "*Foam*" para realizar este servicio; vale agregar a que aquí ya nos encontramos en el periodo de "filatelia" Uruguaya.

Recién en 1869, el correo británico comenzó a utilizar dos marcas para la correspondencia enviada desde las Islas Malvinas, conocidas como "The Black Frank" y "The Red Frank". El objetivo de estas marcas era indicar que el franqueo ya había sido pagado y no debía cobrarse nuevamente al destinatario.



"The Black Frank" enviado en 1872 a Montevideo, Uruguay; pieza perteneciente a la colección Stefan Heijtz (considerado un experto mundial sobre filatelia de las Islas Malvinas).

Como esta fecha esta fuera del ámbito de este trabajo no continúo tratando aquí este tema tan interesante del cual en lo que tiene que ver con la filatelia Uruguaya existen muy pocos estudios.

Nota: posteriormente a 1859 se crearon otras Cias de Navegación Británicas que no las considero por estar fuera del ámbito de esta publicación.

Las Marcas Postales

Las primeras marcas que podemos encontrar en la correspondencia transportada por los paquebotes Británicos, inclusive previo al mencionado acuerdo de 1851 con la RMSPC son las siguientes:



COLONIES & C. ART. 12 en marco rectangular. Usada según la convención entre Inglaterra y las "Colonias", aplicada desde el año 1843 al 1846; indica un crédito para Inglaterra de 3s.4d cada 30 gramos de correspondencia. Se aplicaba a la llegada a Londres con tinta rojo lacre.



COLONIES & C. ART. 13 en marco rectangular. El Convenio Postal entre Gran Bretaña y Francia del 3.4.1843 y un artículo del 1.12.1845, regulaban los distintos puntos de intercambio. La marca "COLONIES & ART. 13" en un rectángulo de 31mm x 15mm, siempre en tinta roja, usado de 1846 a fines de 1855, se debía poner a toda correspondencia que procedía del "Plata", transportada por vapor Inglés, dirigida a Francia, esto indicaba el crédito que tenia Gran Bretaña de 3 sh. y 4 d. por cada onza (28.35 gramos) de correspondencia que pasaba.



COLONIES ART. 18 en marco rectangular. Convenio Postal entre Gran Bretaña y Francia, firmado en diciembre de 1855, y comenzando a ser efectivo el 1.1.1856 y usándose solamente un año. Se aplicaba a la correspondencia que procedía del Plata, transportada por un barco inglés con destino Francia. La tarifa del tránsito era cada onza (28,35 gramos) de correspondencia, Inglaterra tenía un crédito de 3 sh. y 4 d. Se aplicaba al frente un rectángulo siempre en rojo de 31mm x 15 mm.



Fechador **ANGL. BOULOGNE**. Este fechador redondo, en color rojo naranja se aplicaba en Francia a toda correspondencia procedente del Reino Unido; en uso desde junio de 1843





ANGL. AMB. CALAIS - Fechador circular doble de 22 y 12 mms de diámetro. Texto "ANGL" arriba y "AMB. CALAIS" abajo, fecha dd-mmm-aa en 3 líneas al centro. Es una marca aplicada a la llegada al puerto de Calais en Francia a toda correspondencia procedente del Reino Unido cuando el mismo era parte del recorrido. Puede encontrarse con tinta negra o rojo naranja. Existe otro formato, algo posterior, que tiene todo el texto en la mitad superior y abajo únicamente una letra "F".



Este ejemplo se trata de una carta remitida de Montevideo a Burdeos; con fechador doble óvalo de Mdeo del 4 de enero de 1856 y marca privada. Con marca **COLONIES ART. 18** *y fechador* **ANGL. AMB. CALAIS** *del 10 de marzo de 1856; tasa manuscrita 15 indica que debe ser pagado por el destinatario.*

PACKET LETTER - Texto en letra itálica con un marco rectangular de 10 x 50 mms. Utilizada de 1838 a 1852; (según otros autores de 1836 a 1843) aplicada en color negro en Londres a toda la correspondencia arribada de Ultramar; puede aparecer con otra marca fechadora circular doble que dice "ANGLATERRE PAR CALAIS" y fecha al centro, esta ultima corresponde a la tasa francesa.



En los casos que aparece la marca **MONTEV^{o}.** de uso en ese periodo, significa que la carta había pasado por el correo Uruguayo. De la marca "Packet Letter" existen otro formato con la letras de tipo recto en vez de en itálica pero es menos común.

La imagen corresponde a carta circulada de Montevideo a Le Havre fechada 30 de Agosto de





*1838. De Montevideo fue a Río de Janeiro donde se transfiere a otro buque que hace la travesía Atlántica hasta Londres donde se le aplica la marca "Packet Letter". En el tránsito recibe la tasa de 3s. y 6d., la que se tacha y se vuelve a tasar en 4s. y 2d., a su llegada a Calais, recibe la marca de tránsito en negro fechadora doble círculo "**Anglaterre par Calais**" (Tasa francesa) que no esta mencionada en ninguna literatura especializada* (Ref. C-1).

Marca **SHIP LETTER** - Se aplicaba al llegar a correspondencia



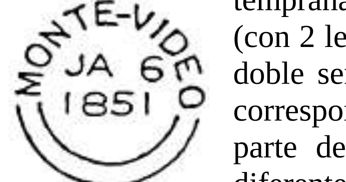


a Londres; por lo menos desde septiembre de 1849. Esta marca es mas escasa que la anterior y también de ella existen un par de formatos diferentes.

La Estafeta Británica (Consulado Inglés)

El 28 de Noviembre de 1853 se realizo un tratado entre el gobierno Británico y el de la ROU referente a las comunicaciones postales entre ambos países mediante buques del Gobierno Británico u otros fletados o subvencionados por el mismo; el mismo lo hemos tratado anteriormente con los detalles de su implementación. Este convenio se mantuvo operativo hasta 1872.

Fechador Consular Ingles doble arco – Es la primera marca postal del consulado ingles y las mas



tempranas conocidas son de enero de 1851. Es un fechador con el formato MES (con 2 letras) – día y año, que dice arriba MONTE-VIDEO y con un doble semicírculo abajo. Se aplicaba en el Consulado Ingles a la correspondencia que se entregaba directamente en el mismo por parte de los remitentes para ser transportada por paquebote a diferentes destinos. En algunos casos, junto con este fechador, se aplicaba una marca circular con una corona en la parte superior y el texto "PAID AT MONTEVIDEO" en la parte central, esta última se utilizó por lo menos hasta 1858. Vale agregar que existían marcas similares para Buenos Aires y otros puntos de la región así como en las colonias Inglesas.







*En este ejemplo podemos observar una carta que posee las marcas comentadas; una al frente y otra al dorso. Se trata de una carta circulada de Montevideo a Terragona (España); con nítida maca "*PAID AT MONTEVIDEO*" al frente, al dorso un fechador doble arco del 31 de Marzo de 1854. La tasa manuscrita 10 cts al frente confirma que la misma fue pagada por el remitente. Transportado por el RMSP "Severn".* *Ex Parmigiani*

Con los mismos efectos también se utilizo una marca circular ROYAL NAVY. Se trata de un fechador circular simple con las letras “RN” con una corona entre ellas en la parte superior, la fecha al centro con el año en la parte inferior. Se aplicaba en correspondencia transportada en buques de la Flota Real.

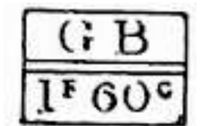




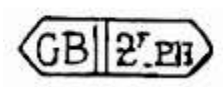
Hacia 1858 el Consulado Británico implementó el sistema de transportar la correspondencia franqueada con sellos postales Ingleses pero esto es posterior al período estudiado ya que según la mayoría de autores, la utilización de sellos de correo ingles en la estafeta consular de Montevideo va de 1864 a 1872. También se utilizaron otro tipo de marcas tal como el famoso cancelador de barras C-28 (a partir de 1864) y variados fechadores circulares (a partir de 1866) que no consideramos en este trabajo por ser posteriores a 1859.

Cifras Manuscritas (tampones) – Los números que aparecen manuscritos al frente de los sobres, normalmente en grandes trazos y acompañados de caracteres poco legibles se trata de diferentes tasas que se cobraba a la correspondencia por los países en que pasaba. Así tenemos tasas inglesas (en Shiling), francesas (en Francos), españolas (en Reales), etc. En algún caso estas tasas pueden estar aplicadas con un sello húmedo. Varias aplicaciones de las mismas se observan en los ejemplos anteriores.

Tasa de intercambio Inglesa: G.B – 1^F 60^C - Marca por convenio postal entre Gran Bretaña y Francia. aplicada en color negro en Londres al llegar la carta a la oficina postal de dicho país. Creada por la convención Postal entre Gran Bretaña y Francia, firmada el 24.9.1856 y puesta en práctica desde el 1.1.1857 que rigió hasta diciembre de 1875. La característica más importante de las nuevas marcas de cambio es que aparte de llevar las iniciales “G.B” (Gran Bretaña), en la parte inferior la tasa del tránsito, se expresa en francos y centavos, por cada 30 grs de correspondencia. En el artículo 34 de la mencionada Convención por la correspondencia que traían los barcos ingleses con destino Francia. Existen por lo menos tres modelos de esta marca con pequeñas variaciones en lo que respecta al tamaño y forma de las letras (Estudio de Ciardi en su colección de historia postal).



Tasa Anglo-Francesa - La tasa en marco rectangular alargado de 2 Francos por el transporte en paquebote Ingles corresponde a un calculo en Kgs. que fue normalmente utilizado para material impreso. Se utilizo en el mismo periodo que la anterior.





En la imagen un ejemplo de carta fechada el 27 de Noviembre de 1867 de Montevideo a Burdeos transportada por el RMSP “Seine”. Con fechador circular de Montevideo y en entrada en Calais “ANGL. CALAIS” *en rojo.*

Fechador circular simple NEW YORK – B^R PK^T - Se aplicaba a la correspondencia que llegaba por paquebote Británico desde Londres. Puede encontrarse en cartas remitidas desde Montevideo a New York que hacían la ruta Mdeo – Londres – New York. También existen marcas de tasa y algunas otras marcas de recepción en New York algo distintas.



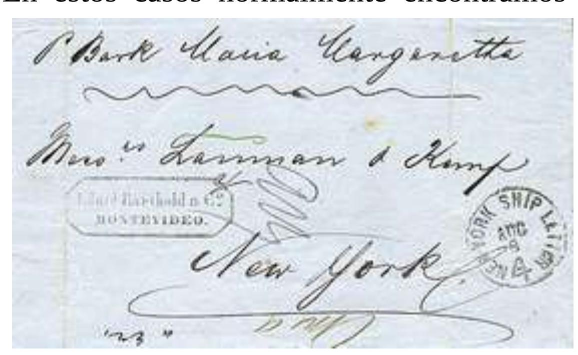
Para el tramo Reino Unido – EE.UU los correos se trasladaban en Inglaterra a paquebotes Americanos y Británicos. El valor de porte o flete de este tramo era marcado en las cartas a mano o con cuños: 12, 24, 28, 40 , 48 cts. A Inglaterra podían llegar tanto en paquebotes británicos como franceses por lo tanto algunas de estas marcas u otras similares se encuentran también en correspondencia proveniente de los paquebotes franceses. Son pocas las

cartas prefilatélicas de este tipo pues el curso del Atlántico Norte fue posterior; las mas antiguas que he observado son de 1858



En la imagen carta circulada de Montevideo a New York via Southampton el 31 de Mayo de 1860 como lo indica el fechador del correo de Mdeo. Anotado a mano 12 cts. correspondiente al flete del Atlántico Norte y tasa de 33 Cts estampada. Marca de llegada a New York del 14 de Julio.

También existió, aunque en menor proporción, correo directo a Nueva York; probablemente en fecha posterior. En estos casos normalmente encontramos fechadores circulares tipo STEAMSHIP o SHIPLETTER con Tasa. En algunos casos aparece "DUE xx" (Due = Debido) que significa la tasa que debe pagarse.



Este es un ejemplo de carta transportada directamente de Montevideo a EE-UU – Nueva York, en este caso por el buque mercante "Maria Margaretta" *; esta fechada 8 de agosto de 1867 y la marca* "NEY YORK – SHIP LETTER" *indica que debe pagar una tasa de 4 ctvs.*

2) Estafeta Consular de Francia – Paquebotes Franceses

Los paquebotes franceses intervinieron en el transporte de la correspondencia desde muchos años antes de establecerse alguna línea oficial o las estafetas consulares. Su actuación era aleatoria y en muchos casos sin la intervención del Correo Uruguayo.



*Carta fechada 13 de julio de 1828 circulada de Montevideo a Francomont (Bélgica) transportada por vapor Francés hasta Le Havre; con marca "*COLONIES PAR - LE HAVRE*" y "*L.F.R. 3*" aplicadas con tinta roja que indica la entrada en dicho puerto de correo del exterior. Manuscrito al dorso la actuación el agente encaminador de correo* "13 July 1828 -acheminée près vos très humbles serviteurs - P. C. Dumblot & Cie." *y marca de transito por Bélgica. El Correo "Montevideano-Cisplatino" que actuaba en la época no intervino en el envío de la pieza por lo cual no consta ninguna marca del mismo. (Ex Parmigiani)*

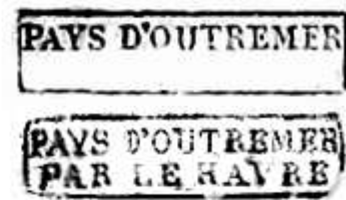
Este se trata de otro ejemplo de una carta completa circulada de Mdeo a Bordeaux que fue entregada en manos del capitán del buque francés "La Galathee" pagando la tasa (manuscrita) de 2 décimos para correo a los puertos franceses de Burdeos, Marsella o Le Havre. Al arribo se aplico la marca "PAYS D'OUTREMER – PAR BORDEAUX*"; en recuadro que se utilizaba en correspondencia proveniente del Río de la Plata que entraba en puertos Franceses con el texto correspondiente. Tal como en el caso anterior no actuó el Correo "Uruguayo" (Ex Parmigiani)*



Las estafetas consulares Francesas operaron en América del Sur entre 1860 y 1881 por lo cual quedan fuera del ámbito de este trabajo. Normalmente se situaban en el consulado o delegación de Francia pero también existieron en algunos locales comerciales. Dichas estafetas utilizaban los sellos de Francia aunque también existe mucha correspondencia circulada sin sellos. También existen con franqueos mixtos con el país de origen ya que el correo realizaba el transporte terrestre hasta la estafeta consular desde donde seguía su curso.

Sin embargo, en la época “prefilatélica” existió correspondencia desde algunos puertos de Francia ya que buena parte del movimiento comercial con el Río de la Plata se efectuaba con navíos mercantes que muchas veces llevaban correspondencia.

El periodo de mayor circulación fue de 1844 hasta 1860 existiendo alrededor de 30 buques que entraron en el Río de la Plata. Debe tenerse en cuenta que hasta 1851 el puerto de Montevideo y el de Bs.Aires, estuvieron bloqueados en numerosas ocasiones y que si bien los navíos comerciales igualmente podían ingresar, la correspondencia se vio muy afectada.



A la correspondencia remitida desde el Río de la Plata que entraba por puertos Franceses en general se les aplicaba 2 tipos de marcas con el texto “PAYS D’OUTREMER”; una de ellas con el nombre del puerto de entrada impreso (usada de 1828 a 1831) y otra con un espacio para el puerto de entrada que se escribía manualmente (1831 a 1839).

También en los puertos se aplicaba un fechador circular doble, normalmente de unos 21 mms de diámetro aunque existen otros. Los puertos mas utilizados para la entrada a Francia fueron: Brest, Bordeaux, Dunquerque, El Havre, Paulliac, St.Nazaire, St. Servan.

El puerto de “El Havre” era el más importantes de Francia en la época por lo cual resulta ser hacia el que mas correspondencia fue destinada; a la correspondencia que entraba por dicho puerto se le aplicaba, en tinta roja, una de las 2 marcas fechadoras circulares siguientes: (1) BUREAU MARITIME – LE HAVRE / (2) OUTREMER – LE HAVRE.

Por otra parte en agosto de 1858, a solicitud del encargado de negocios de Francia, el gobierno concede a las "Mensagerías Imperiales" (utilizaban el puerto de Burdeos) privilegios de paquete al igual que los que poseía la Cia. Real de S.M. Británica. El cónsul Francés por orden de su ministerio de RR.EE paso a oficiar de Agente Postal Consular en tierra desde Noviembre de 1860 a Abril de 1875. Por acuerdos anteriores la correspondencia se despachaba por el consulado del país en cuestión, franqueada con sellos del país.

3) Estafeta Consular de Italia - Paquebotes Sardos e Italianos

Para 1834 ya operaba el Consulado Sardo en Mdeo y desde mucho tiempo antes arribaban los buques Sardos al Río de la Plata con mercadería y pasajeros que aunque se sabe que transportaron correspondencia no lo realizaron con carácter oficial ni intervención del Correo Uruguayo.

Como punto de partida para las relaciones formales entre ambos países podemos considerar el “Tratado de amistad, comercio y navegación entre el Reino de Cerdeña y la Republica Oriental del Uruguay” del 29 de octubre de1840.

Por otra parte desde octubre de 1856 existió un convenio entre Buenos Aires y el reino de Cerdeña para el transporte de correspondencia por medio de buques sardos con privilegios de paquete de la “Compañía Sarda de Navegación” (Compagnia Transatlántica de Génova). La ruta era Génova, Marsella, Calais, Lisboa, Madeira, Tenerife, Cabo Verde, Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro y desde allí la conexión con otro buque con Montevideo y Buenos Aires. (Ref. 08). Es conocida la existencia de algunas piezas circuladas desde Montevideo que son de gran rareza.



Inicialmente las cartas (tanto Prefilatélicas como franqueadas) dirigidas a lo que luego seria Italia recibían al arribo a los puertos de la península la marca “**VIA DI MARE – (A)**” en rojo o con letra “(**E)**” en negro o una rectangular compuesta por pequeños rombos (17.5 x 22 mms) junto con algunas otras marcas y fechadores locales. Una marca similar, con trazos algo mas finos, fue aplicada a bordo de los buques por lo menos entre los años 1841 y 1849.





La marca “VIA DI MARE” se aplico en diferentes puertos, incluso antes de 1840, pero a partir de 1840 se le agregaron las letras “I” (por Interno – indicaba que provenía de puertos dentro de los confines del estado Sardo), “E” (por Estero / Exterior - indicaba que provenía de otras naciones, especialmente Francia) y “A” (por América del Sur).

También se utilizo una marca “**Vapori transatl**” dentro de un rectángulo. La marca “Via di Mare” se utilizo en Génova desde el 11 de mayo de 1841 para todas las cartas de Sud América conducidas por vapores Sardos y de otras líneas.

Vapori transatl

Con respecto a la marca “VAPORI TRANSATL.” en recuadro, se aplicaba en Génova, junto con la tasa Italiana, para cartas con destino a Italia; no era exclusiva para cartas del Río de la Plata.

El principal puerto de llegada para los buques que cruzaban el Atlántico Sur era Génova aunque también estaban los puertos de Nizza, Marsiglia, La Spezia, etc. estos tenían otro tráfico.



Carta circulada de Montevideo a Genova sin intervención del Correo Uruguayo por lo cual no existen marcas del mismo. Con la la marca “**VIA DI MARE – (A)**” *en rojo, cargada con 4 decimos al arribo. Corresponde a la época de la Guerra Grande con el puerto de Montevideo bloqueado por l que debe haber sido transportada por algún buque de guerra Francés o Inglés.* *(Ex Parmiggiani)*

Los “piroscafos” (vapores) de esta Cia en la ruta “Continental” fueron el “*Sardegna*” y luego lo sustituyo el “*Italia*”. Durante 1857 el “*Italia*” efectuó 7 u 8 viajes a Montevideo y Bs.Aires. En el cruce del Atlántico se emplearon los vapores *Torino* (botado en 1852, perdido por naufragio), *Conte Cavour* (botado en 1852) y *Vittorio Emanuelle* (botado en 1852, perdido por naufragio).





*En estas cartas tenemos un par de ejemplos de cartas remitidas desde Montevideo por paquebotes Sardos; la 1ª de ellas a Torino con la marca “*VIA DI MARE – E*” (debería ser una A) en negro y la 2da remitida a Génova en agosto de 1857 con la marca “*Vapore Transatl*” en marco rectangular .*

Cuando habamos de paquebotes Italianos debemos referirnos a los que circularon en forma posterior a la unificación de Italia tal cual la conocemos hoy; ello ocurrió a partir de 1861 por lo cual quedan fuera de los ámbitos de este trabajo.

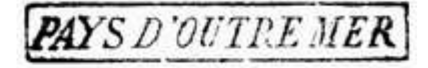
3) Paquebotes Alemanes

Con finalidad de intercambio comercial, especialmente con Brasil, en el año 1856 se creo la “Compañía Hamburgo-Brasilera” que hacía la carrera a Río de Janeiro, desde donde se conectaba con el resto de América del Sur mediante combinación con el vapor “*Italia*” proveniente del Río de la Plata. A partir de 1871 se crearon otras compañías que absorbieron a la Hamburgo-Brasilera e incrementaron el servicio al Río de la Plata.

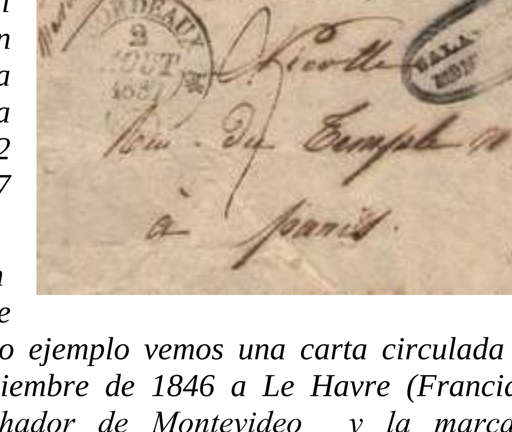
La marca de la Hamburgo no se ha observado en correspondencia prefilatélica proveniente del Río de la Plata aunque es posible que exista.

4) Paquebotes Belgas

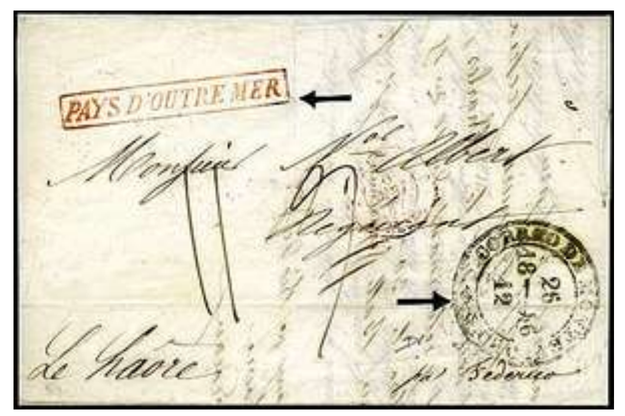
La historia de las Cias de paquebotes belgas en lo que tiene que ver con el correo de Montevideo es confusa y poco documentada. Las piezas son muy raras.



La primera marca conocida relacionada con los paquetes Belgas es la que tiene el texto **PAYS D'OUTRE MER** en rectángulo. Se puede encontrar con la marca circular CORREO DE MONTEVIDEO de 1846 y otras de transito (por ejemplo “Le Havre”). Normalmente aparece la marca de arribo o llegada a Amberes que es un fechador circular doble con el texto ANVERS arriba, día y mes al centro y año en la parte inferior.



La imagen corresponde a la única carta conocida con la marca “Sala de Comercio” circulada a Europa y además es la primer fecha de uso la cual es varios años anterior a toda la documentación presentada hasta ahora. Se trata de una carta entera escrita el 10 de mayo de 1837, circulada desde Montevideo a París. Arriba a Bordeaux el 2 de agosto de 1837, y a París el 4 de agosto de 1837 (marca al dorso).



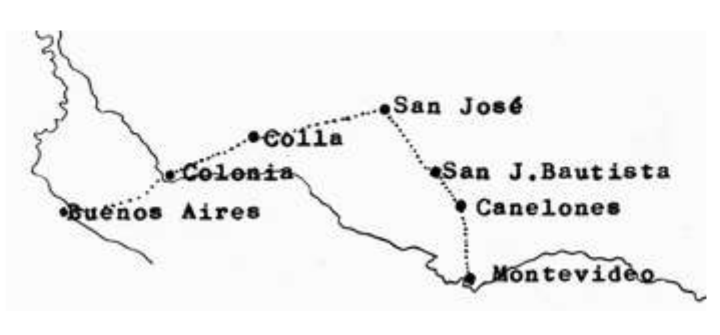
*En este otro ejemplo vemos una carta circulada el 26 de diciembre de 1846 a Le Havre (Francia) con el fechador de Montevideo y la marca “*PAYS D'OUTREMER*” en rectángulo en rojo; poco legible tiene un fechador de transito por Francia y los tampones de las tasas aplicadas.* *(Ex Parmiggiani)*

Como se aprecia ambos textos “Pays D' Outremer” son con diferente formato y color. En realidad debido a la escasez del material y la poca información obtenida, queda la duda si estas marcas se aplicaban únicamente en paquebotes Belgas o si algunas similares se aplicaban en paquebotes Franceses y pudiera ser este el caso de alguna o ambas de las aquí presentadas. A medida que sea posible actualizare este punto.

Con respecto a las marcas se aplicaba en Amberes a la salida o llegada de los buques una marca circular doble con la fecha en el medio. Arriba decía URUGUAY y abajo “PAQ. BELGE”; son muy raras. (Refs. 03 - 13) . En la imagen a la derecha podemos observar el reverso de una carta remitida desde Bélgica a Montevideo en la cual figura el fechador circular descrito.

Recién en 1867, mediante un acuerdo con el empresario inglés Sir Peter Tait, se estableció una línea regular hacia el Río de la Plata y escalas intermedias. Los viajes fueron realizados por 4 barcos alquilados por la “Tait Line” : *City of Limerick, City of Rio de Janeiro, City of Brussels y City of Buenos Aires.* Los buques navegaban bajo pabellón inglés; hacían escala en Montevideo y el destino final era Bs.Aires.

1784 - 1ª Línea de Correo en Territorio Oriental

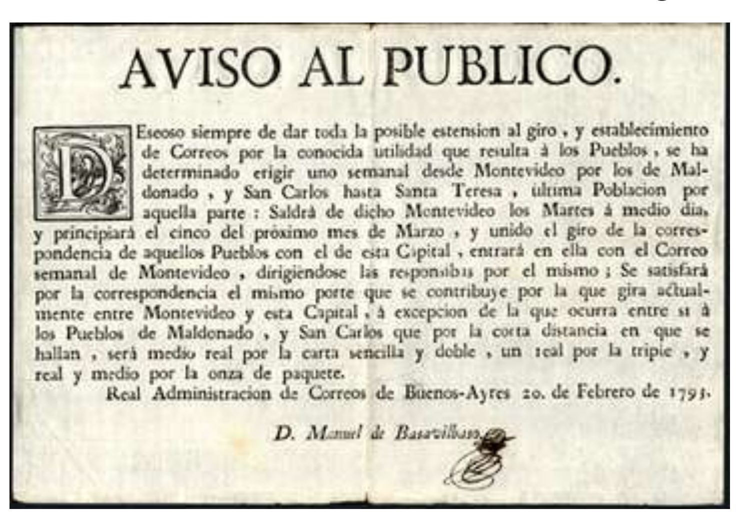


Siendo Administrador de Correos en Montevideo don Melchor de Viana se creó la primer línea de correos entre Mdeo y Bs. Aires; la líneas terrestre iba de Montevideo, Canelones, San Juan Bautista (actual Santa Lucía), San José, Colla (actual Rosario) y Colonia . La línea marítima de Colonia a Buenos Aires mediante barcas privadas de tipo "chasqueras". El **20 de septiembre de 1784** partió el primer correo por esta ruta transportado por soldados como "chasquis" hasta que en el año 1797 se substituyeron por postillones pagados por la Administración.

Este correo era semanal saliendo de Bs. Aires todos los jueves y arribando a Montevideo los domingos de mañana; en noviembre de 1796 se determino que el día de salida de Bs.Aires pasase a ser los sábados a fin de evitar que llegase a Mdeo los domingos de mañana que resultaba muy impropio debido a temas religiosos (se realizada misa en esa hora).

1793 – Extensión de la línea hacia el Este

A inicios de 1793 don Melchor de Viana inaugura la



AVISO AL PUBLICO.

Deseoso siempre de dar toda la posible estension al giro, y establecimiento de Correos por la conocida utilidad que resulta à los Pueblos, se ha determinado erigir uno semanal desde Montevideo por los de Maldonado, y San Carlos hasta Santa Teresa, ultima Poblacion por aquella parte: Saldrà de dicho Montevideo los Martes à medio dia, y principiarà el cinco del pròximo mes de Marzo, y unido el giro de la correspondencia de aquellos Pueblos con el de esta Capital, entrarà en ella con el Correo semanal de Montevideo, dirigiendose las responsibas por el mismo; Se satisfarà por la correspondencia el mismo porte que se contribuye por la que gira actualmente entre Montevideo y esta Capital, à excepcion de la que ocurra entre si à los Pueblos de Maldonado, y San Carlos que por la corta distancia en que se hallan, serà medio real por la carta sencilla y doble, un real por la triple, y real y medio por la onza de paquete.

Real Administracion de Correos de Buenos-Ayres 20. de Febrero de 1793.

D. Manuel de Basavilbaso.



segunda carrera de postas que unía Montevideo con Concepción de Minas efectuando el recorrido por las siguientes postas: Montevideo, Pando, Mosquitos, Solís Grande y Concepción de Minas. Con respecto a la línea terrestre a Colonia se mantiene tal cual estaba..

Poco después, el 5 de marzo de 1793, se crea una nueva carrera de postas uniendo el pueblo de Solís Grande con Santa Teresa en el Este del territorio.

1797 – Ampliación realizada por Félix de la Roza

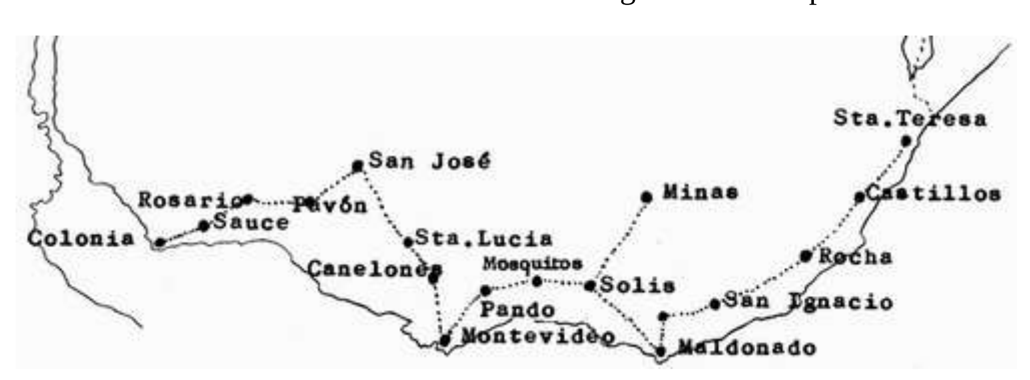
En 1796 fallece el Administrador de Correos de Montevideo, don Melchor de Viana, y en su reemplazo es designado Don Felix de la Roza quien toma posesión del cargo el 17 de nov. de 1796.



Debido a la falta del personal militar que ocupaban los puestos en la línea de correo terrestre Mdeo – Colonia, de la Roza planifica la primer línea de postas de la región con personal contratado. En el trayecto de 44 leguas se establecieron 8 postas; cada una con 50 caballos, maestro y dos postillones: Colonia, Sauce, Colla (Rosario), Pavón, San José, San Juan Bautista (Santa Lucía), Canelón (Canelones) y Montevideo. Estas postas comenzaron a operar el 4 de febrero de 1797.

1798 – Ampliación hacia el Este y nuevas postas

El 14 de julio de 1798, de la Roza, reconociendo su error al "privatizar" las líneas, recomienda a los Directores Generales la conveniencia de continuar el convenio con el gobierno transportando la correspondencia en los faluchos de la Real Audiencia. Para 1798 se amplía la carrera de postas desde Solís Grande hasta Santa Teresa pasando por : Pan de Azúcar, Maldonado, San Carlos, San Ignacio, Rocha Castillos y Santa Teresa.



1799 – Ampliación con línea de Minas a Cerro Largo

El 7 de diciembre de 1799 los Directores Generales resuelven segregar de la Administración principal de Bs.Aires y agregárselas a la de Montevideo las siguientes estafetas que se encontraban en la banda Oriental del Río de la Plata: Colonia, Maldonado, Santa Teresa, San Carlos, Concepción de Minas , Canelones, San José, San Juan Bautista y Melo.



A las postas establecidas se le agrega un nuevo servicio desde Minas a Cerro Largo pasando por las siguientes postas: Minas, Boyada, Cordobés, De la Vega, Alonso y Cerro Largo (Melo).

1801 – Ampliación con líneas a Paysandú y Cerro Largo

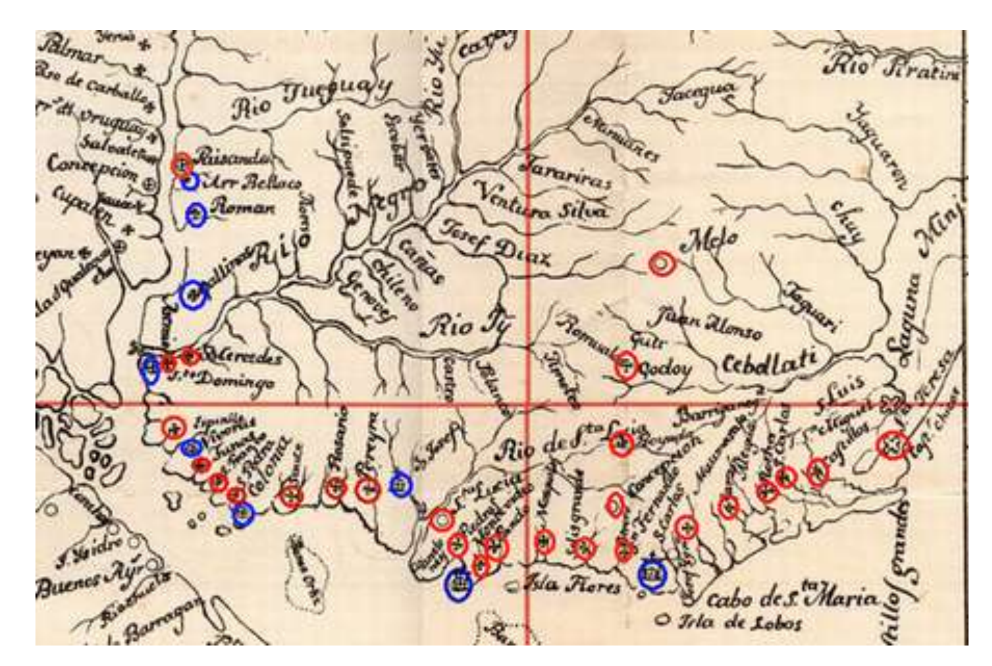
A partir del 2 de mayo de 1801 se implementa una nueva carrera de postas. Aquí se presenta la misma graficada en segmento de un mapa confeccionado por el propio de la Roza en febrero del año 1804 en el cual presentaba tanto las Estafetas y postas existentes en la Banda Oriental como las del otro lado del Río Uruguay comprendidas en el actual territorio Argentino pero que dependían de su jurisdicción. En azul se destacan las Estafetas y en rojo las Postas que se encuentran en la banda Oriental.

Pueden observarse dos rutas principales que parten de Montevideo; una en dirección este hacia el fuerte de Santa Teresa para cuyo servicio se utilizaban caballos del fisco proporcionados por los puestos militares. La otra ruta seguía la costa hacia Colonia y desde allí hacia el norte a lo largo del Río Uruguay hasta llegar a Yapeyú en territorio Argentino.

1ª carrera: Montevideo, Pando, Mosquitos, Solís Grande, San Fernando, San Carlos, José Ignacio, Garzon, Rocha, San Carlos, Castillos, Santa Teresa.
Desde San Fernando partía una transversal que seguía a Concepción de Minas, Boyada, Romualdo (Cordobés) y Melo (Cerro Largo).

2da carrera: Montevideo, Piedras, Canelones, Santa Lucía, San José, Pereyra, Rosario, Sauce, Colonia, San Pedro, San Francisco, Tunas, Víboras, Espinillo, Santo Domingo, Asencio, Mercedes, Rincón de las Gallinas, Román, Arroyo Bellaco y Paysandú.

Desde Rincón de las Gallinas cruzaba el Río Uruguay y por el litoral Argentino seguía a: Villa Gualeguaychú, Cupalén, Sauce, Concepción, Salvatella, Barrancas del Uruguay, Paso de Carballo,

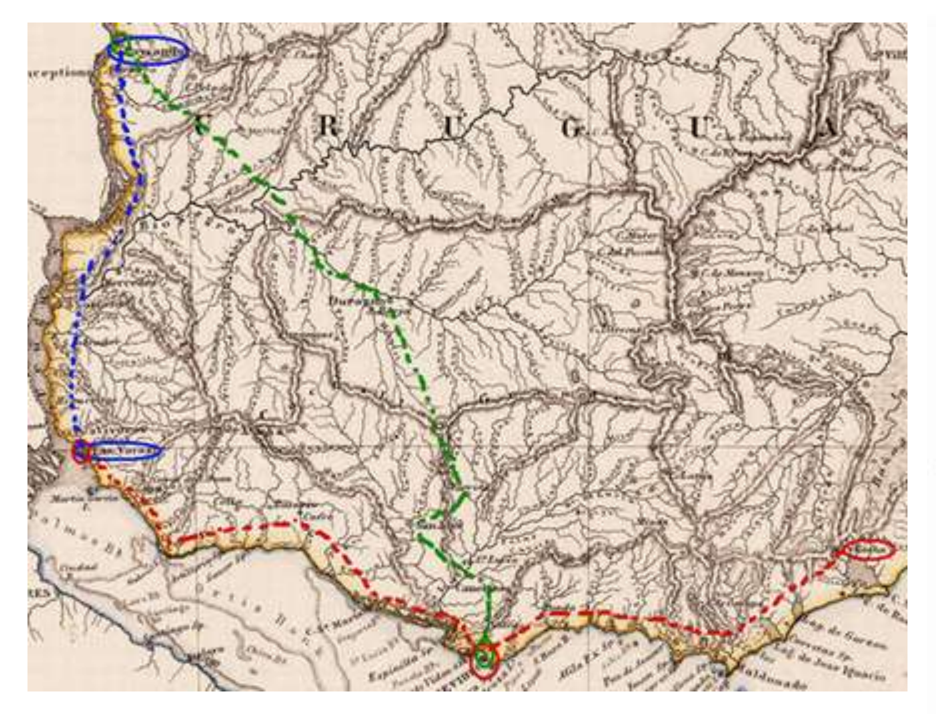


Palmar, Yerua, Yuquerí, San Antonio, Gualeguay, Mandisoví, Mocoretá, San Gregorio, Durazno, Merced, San Pedro, Santa Ana, San Joaquín, San Jorge, San Felipe y Yapeyú. Desde Gualeguaychú otra carrera transversal seguía a Gualeyán, Peguajó, Cuchilla Redonda y Villa de Gualeguay.

1826 – Administración Principal de Correos de la Provincia Oriental – 3 líneas

Por decreto de Presidencia de la Republica Argentina del 19 de julio de 1826 Rivadavia estableció una Administración principal en la Provincia Oriental, dependiente de la Administración General de Bs. Aires y nombró para desempeñarla a don Ramón Castriz. En el mismo decreto se dispone establecer tres carreras principales de postas: *“....la primera deberá partir desde el puerto de las Bacas hasta Paysandú; la 2da desde el mismo puerto de las Bacas a Montevideo y hasta el pueblo de Rocha y, la 3ª desde Paysandú hasta Montevideo*.”

Este decreto llego para su cumplimiento a gobierno instalado en Canelones el 8 de agosto de 1826.



DECRETO. *Buenos Aires, julio 19 de 1826.*

El Presidente de la República ha acordado y decreta:

Art. 1. Queda establecida en la Provincia Oriental del Rio de la Plata una administracion principal de correos que estará bajo las inmediatas órdenes de la administracion general.

2. Se nombra en comision á don Ramon Caltriz, administrador principal de correos de la Provincia Oriental, con el sueldo, por ahora, de mil doscientos pesos anuales.

3. Para el giro de la correspondencia en dicho territorio, se establecerán, por ahora, tres carreras principales de posta: la primera deberá partir desde el puerto de las Bacas hasta Payzandú; la segunda, desde el mismo puerto de las Bacas á Montevideo, y hasta el pueblo de Rocha; y la tercera, desde Payzandú hasta Montevideo.

4. El administrador principal propondrá, por conducto de la administracion, 1° el número de empleados que necesite para el servicio de la oficina; 2° las administraciones subalternas y postas que sea necesario establecer en todo el territorio; 3° todas las medidas que contribuyan al pronto giro de la correspondencia, al buen estado de las postas y caminos, y cuanto conduzca al mejor servicio del ramo.

5. El ministro secretario de negocios estrangeros queda encargado de la ejecucion de este decreto, que se comunicará á quienes corresponde, é insertará en el Registro Nacional.

Rivadavia.
Francisco de la Cruz.

1828 – 1er Itinerario (provisorio) establecido por Larrobla

El 5 de julio de 1828 se propone el primer Itinerario General de Postas; el mismo rigió con carácter de provisorio hasta el 15 de enero de 1829 en que fue sustituido por otro mas acorde a las necesidades:

1 – Durazno a Canelones y Rocha
2 – Canelones a Las Vacas.
3 – De Las Vacas a Durazno y Cerro Largo
4 – De Mercedes a Sandú (Paysandú) y Salto
5 – De Canelones a Mercedes y Soriano
6 – De Sandú (Paysandú) a Durazno
7 – De Salto a Las Vacas
8 – De Durazno a Mercedes



1829 – 2do Itinerario establecido por Larrobla

El 15 de enero de 1829 se modifica el itinerario de abril de 1827 estableciéndose un correo diario entre la Villa de Canelones (donde aún funcionaba el Gobierno) y la Capital junto con otras modificaciones. A continuación se incluye el nuevo itinerario completo que entro en vigencia en Febrero de 1829:

Itinerario General de las Postas establecidas en el Estado en sus diferentes carreras rectas y transversales

DE CANELONES Á LA COLONIA

		leguas
Maestros de postas	Canelones—Juan Viñas á Santa Lucía	3
»	Santa Lucía—Mariano Vera á Cagancha	4
»	Cagancha—Francisco Tuero á San José	4
»	San José—José María López á Pavón	3
»	Pavón—Francisco Barredo á Cufré	4
»	Cufré—Aléjo Velázquez á Rosario	5
»	Rosario—Manuel Aguirre al Sauce	5
»	Sauce—Francisco Arenas al Riachuelo	4
»	Riachuelo—Pedro Díaz á la Colonia	3
	Suma	35

DE CANELONES Á ROCHA

»	A las Puntas del Colorado—Santiago Barros	4
»	De las Puntas del Colorado á las de Toledo—Jacinto Vargas	5
»	De Toledo á Pando	3
»	Pando—Pedro Vallanis á Mosquitos	6
»	Mosquitos—Tomás Burgueño á Solís Grande	6
»	Solís Grande—Viuda Eugenia á Pan de Azúcar	6
»	Pan de Azúcar—José Rodríguez á Maldonado	6
»	Maldonado á San Cárlos	2
»	San Cárlos á José Ignacio	4
»	José Ignacio—Ramón Rodríguez á Garzón	6
»	Garzón—Ramón Silva á Rocha	6
	Suma	54

DE CANELONES AL SALTO

		leguas
Maestros de postas	Sigue hasta San Jose igual que á la de la Colonia	—
»	De San José al Paso del Rey	3
»	Del Paso del Rey—Feliciano Parejas al del Chaná	5
»	Del Chaná—Manuel Quevedo al Arroyo de las Bolas	7
»	Del Arroyo de las Bolas—Juan Cardoso á las Puntas de Monzón	7
»	De Monzón—José Pintos al Perdido	3
»	Del Perdido—Francisco Estrada á Durazno Chico	4
»	Del Durazno Chico—Julián González á Bequeló	6
»	De Bequeló—Pedro Blanco á Coquimbo	5
»	De Coquimbo—José Viera á Mercedes	6
»	De Mercedes á Santa Rosa—Costa del Uruguay	8
»	De Santa Rosa—Manuel Roca á Román	6
»	De Román—Marcos Acosta al Bellaco	7
»	Del Bellaco—Marcos Hornos al Arroyo Negro	4
»	Del Arroyo Negro—J. Gutiérrez á Sandú	4
»	De Sandú á San Francisco el Chico	2
»	De San Francisco el Chico—Juan Vera al Queguay	5
»	Del Queguay—Rafael Callejas al Cabo Viejo	2
»	Del Cabo Viejo—Antonio Duarte al Arroyo Malo	6
»	Del Arroyo Malo—Francisco González (a) Corrientes á Chapicuy y Guaviyú	5
»	De Guaviyú—Antonio Vázquez al Hervidero	5
»	Del Hervidero al Salto	5
	Suma	105

DE CANELONES AL CERRO LARGO

		Leguas
Maestros de postas	De Canelones al arroyo de la Virgen.	8
»	Del arroyo de la Virgen, Miguel Barrios á Pintado	4
»	De Pintado, Francisco Hernández á las Puntas de Maciel ó bien á lo de don Goyo Más, al 1.º 4 leguas, al 2.º. .	3
»	De cualquiera de los dos, à las Puntas de Maciel	9
»	De las Puntas de Maciel, Mauricio Gómez, á Maciel	5
»	De Maciel, José Sánchez, al Durazno .	5
»	De Durazno á Tejera	2
»	De Tejera, Juan J. Torres, á Quadra .	9
»	De Quadra, Juan A. Canavé, á Quadra arriba	3
»	De Quadra arriba, á las Puntas, F. Gari.	4
»	De las Puntas de Quadra, viuda de Gari, á Las Cañas	6
»	De Las Cañas, José López, á Las Palmas	5
»	De Las Palmas, Agustín Mesa, al Cordobés.	5
»	Del Cordobés, Antonio Viana, á la Lechiguana.	4
»	De la Lechiguana, viuda Simona, á lo de Muñoz	5
»	De lo de Muñoz, á medianías de Tarariras y Tupambay.	7
»	De Tupambay, Francisco Pintos, al Quebracho	3
»	Del Quebracho, Juan Sáenz Calengo, á Fraile Muerto	4
»	De Fraile Muerto, Silverio Castro, al Tacuarí	7
»	Del Tacuarí, el finado Félix Medina, al Cerro Largo	3
	Suma	107

Carreras transversales

DE SAN JOSE Á LAS VACAS

		Leguas
Maestros de postas	Se siguen las dos postas primeras hasta Cufré, posta de Velázquez, y de allí al Rosario	7
»	Rosario arriba, Silverio Gómez . . .	5
»	De lo de Silverio Gómez, Colla arriba	6
»	Del Colla, Luis Bobadilla, á San Juan	6
»	San Juan, Teodoro Quintana, al Miguelete	4
»	Miguelete, Santiago Fernández, á las Tunas	5
»	De las Tunas, Gregorio Palacios, á las Vacas	6
	Suma	39

DE MERCEDES Á LAS VACAS

		Leguas
»	De Mercedes á las Maulas	4
»	De las Maulas, viuda de Britos, á Soriano	3
»	De Soriano á San Salvador	3
»	De San Salvador, Antonio Islas, á las Víboras	5
»	De las Víboras, Joaquín Cabo, á las Vacas	4
	Suma	19

DE SAN JOSÉ AL DURAZNO

		Leguas
»	De Carreta Quemada arriba	5
»	De Carreta Quemada, N. Brequi, á Chamizo	3
Maestros de postas	De Chamizo, Valentín Sáenzs á las Puntas de Maciel	8
»	De Maciel al Maestro Pepe	4
»	Del Maestro Pepe al Durazno . . .	5
	Suma	25

DE LAS VACAS AL DURAZNO

		Leguas
»	Vacas, Sebastián Quiñones, á las Víboras	3
»	Víboras, Hilario Echevarría, á las Puntas.	5
»	Puntas, Francisco Báez, á la Laguna .	3
»	Laguna, Juan T. Chaparro, á San Salvador.	5
»	San Salvador, José Zabala, á las Puntas.	7
»	Puntas, Juan B. Ferreira, al Perdido .	5
»	Perdido, Bernardino Estrada, al Arroyo Grande	5
»	Arroyo Grande, Caliste Centurión, al Arroyo de la Guardia	4
»	Arroyo de la Guardia, Francisco Velazco, al Sarandí	3
»	Sarandí, Segundo Velazco, á Porongos	4
»	Porongos, Lucas Garrido, á los Molles	4
»	Molles, Francisco Tuero, al Durazno .	3
	Suma	51

DEL SALTO AL DURAZNO

		Leguas
»	Desde dicho punto á Sandú como queda expuesto en la carrera de Canelones al Salto	30
»	Sandú á San Francisco. casa de la Correntina	3
Maestros de postas	San Francisco á Bacacuá, casa de José María Ruíz.	5
»	Bacacuá al Ñacurutú, casa de Santiago Caballero	7
»	Ñacurutú al Arroyo Grande, casa de Bonifacio Arrieta	7
»	Arroyo Grande á las Averías, casa de de Lúcas Osorio	4
»	Averías al Río Negro, casa de Ramón Castriz	10
»	Toscano, (á este lado del Río Negro) á lo de Ledesma en Caballero . .	7
»	Caballeros á lo de José Barragán también en Caballero.	3
»	Barragán al Durazno	5
	Suma	81

SUMA GENERAL

De Canelones á la Colonia.	35
De Canelones á Rocha	54
De Canelones al Salto	105
De Canelones al Cerro Largo	107
De San José á las Vacas	39
De Mercedes á las Vacas	19
De San José al Durazno	25
De las Vacas al Durazno	51
Del Salto al Durazno	81
Suma leguas	516

NOTA: — Faltan las postas desde Rocha hasta Santa Teresa que son tres, y las de Maldonado á Minas, las que se determinarán siendo del agrado del Superior Gobierno.

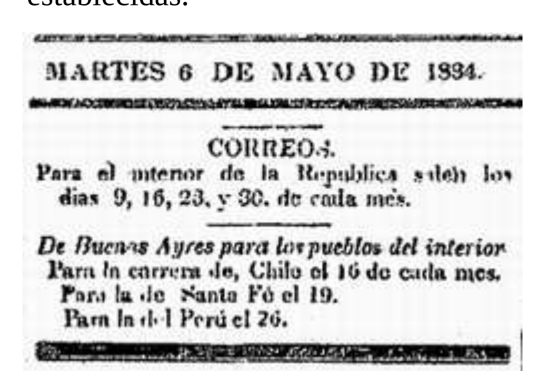
Montevideo, Enero 15 de 1829. *La Robla.*

1832 –Itinerario establecido por el "Estado Oriental"

Con la finalidad de reducir los costos de funcionamiento, el 27 de febrero de 1832 por decreto firmado por el Ministro Santiago Vázquez del Gobierno del Gral. Rivera se modifican las carreras de postas suprimiéndose todas las transversales del Durazno a San José, Soriano, Canelones, Vacas, Cerro Largo y Paysandú; las de San José a Las Vacas; las de Las Vacas a Soriano y las de Salto a Bella Unión. En consecuencia quedaron cuatro carreras principales con los siguientes itinerarios:

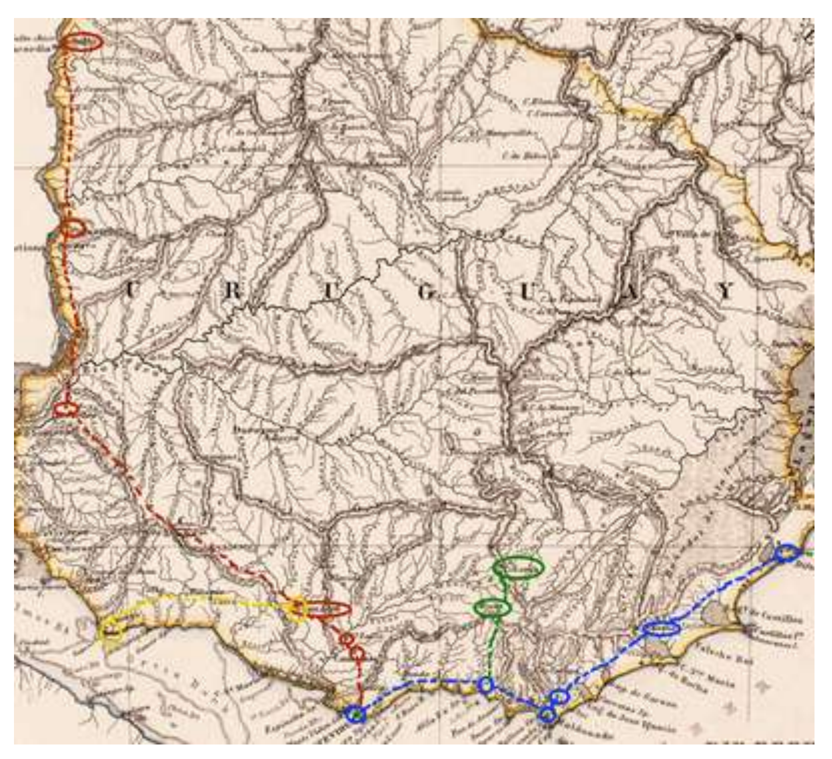
1 – de Montevideo por Solís Grande, Maldonado, San Carlos y Rocha hasta Santa Teresa
2 – de Solís Grande por Minas hasta Cerro Largo.
3 – de Montevideo por Canelones, Santa Lucía, San José, Mercedes y Paysandú hasta Salto
4 – de San José a Colonia.

Por esta época la Administración de Correos realiza contratos con diferentes privados para el transporte de la correspondencia pública y oficial en diferentes itinerarios de carreras establecidas.


MARTES 6 DE MAYO DE 1834.

CORREOS.
Para el interior de la Republica salen los dias 9, 16, 23, y 30. de cada mes.

De Buenos Ayres para los pueblos del interior
Para la carrera de, Chile el 16 de cada mes.
Para la de Santa Fé el 19.
Para la del Perú el 26.



1838 – Itinerario "Provisorio" hasta la Guerra Grande

El 16 de febrero de 1838 finaliza el contrato con los señores Samberg y García y mientras se resolvía que hacer se organizo un servicio provisorio desde Montevideo a San José, Colonia y Durazno; se cumplió mediante tres conductores:

1 – Montevideo – Canelones – Sta Lucia – San José
2 – San José – Colla – Colonia
3 – San José – Durazno

La carrera a Salto quedo suprimida enviándose la correspondencia por los buques que iban por el litoral.

El 14 de enero de 1839 el Gobierno restaura las postas suprimidas por la anterior administración a causa de la guerra civil. Se designan nuevos Administradores donde no existían y las carreras quedan de la siguiente forma:

1 – Para Canelones, San José, Colla, Durazno, Soriano, Mercedes, Sandú y Salto los días 1,8,16 y 24.
2 – Para Maldonado, Minas, San Carlos y Rocha los días 1 y 16.
3 – Para Cerro Largo los días 7 y 22.

1852 – Renta de Correos vuelve al Gobierno; itinerarios provisorios.

Recuperada la renta de correos por parte del Estado por decreto del 2 de junio de 1852 se dispone que "*por ahora y mientras no se disponga de un medio mas eficaz, se haga el transporte de la correspondencia pública por medio de conductores particulares* ...." con el siguiente itinerario:

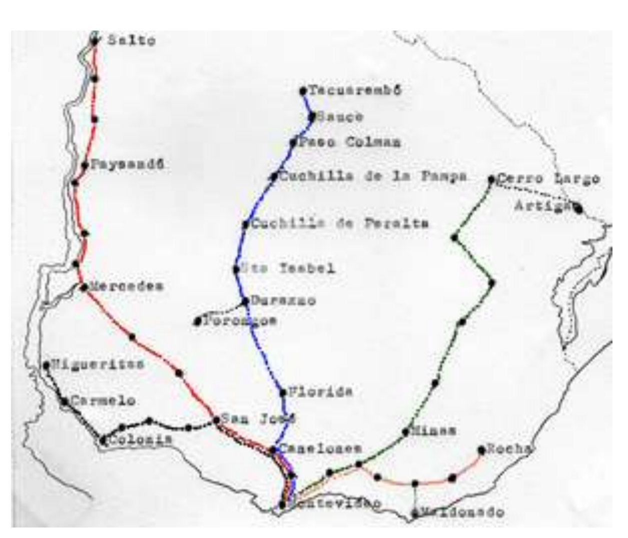
- f- Salidas 2 veces al mes, desde Mdeo los días 1 y 16 debiendo estar de regreso el 14 y 30
- g- Carrera del Uruguay por Canelones, Sta Lucía, San José, San Salvador, Mercedes, Paysandú y Salto , debiendo de San José seguir un conductor que pasara por el Colla y Colonia
- h- El de Cerro Largo pasara por Minas y de aquel un conductor a Yaguaron y Arredondo (Río Branco)

i- El de Tacuarembó por Florida y Durazno, debiendo desde este punto dirigir la correspondencia a Porongos.
j- El de Maldonado ira directamente a su destino y de allí a San Carlos, Rocha y Sta Teresa.

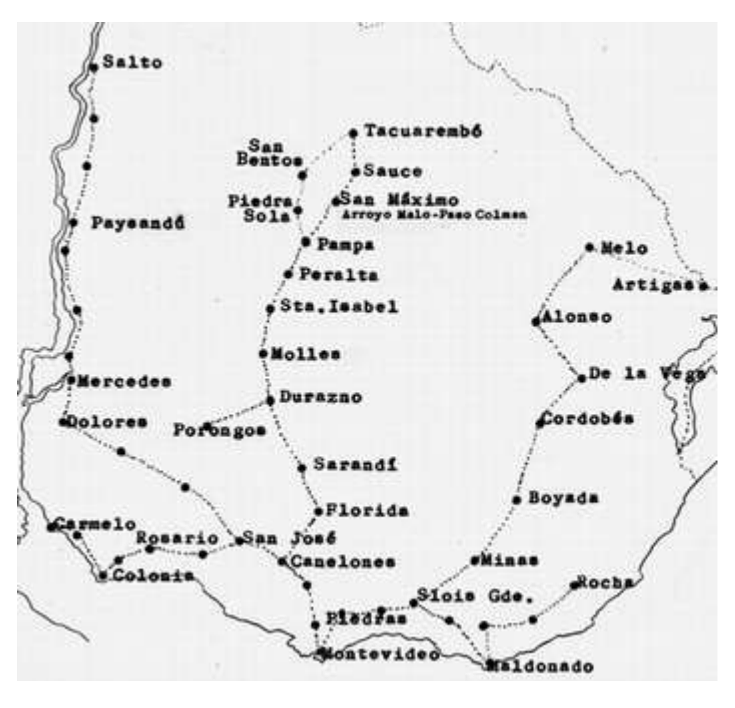
1852 – Contrato con Lapido – 5 líneas de postas

El 25 de septiembre de 1852 el Correo firma un contrato con don Atanasio Lapido por 6 años para realizar las carreras de postas con Diligencias, dos veces mensuales con salidas los días 1 y 15 de cada mes llevando correo por 5 líneas:

1 – Mdeo a Soriano por Canelones, San José, Colonia, Carmelo, Dolores y Soriano. Desde Carmelo un ramal a Higueritas (Palmira)
2 – Mdeo a Salto por Piedras, Canelones, Santa Lucía, San José, Mercedes, Paysandú y Salto.
3 – Mdeo a Tcbó por Canelones, Florida, Durazno y Tacuarembó. Desde Durazno un ramal a Porongos.
4 – Mdeo a Melo por Pando, Solís Grande, Minas y Cerro Largo.
5 – Mdeo a Rocha por Pando, Minas, Solís Grande, Maldonado, San Carlos, Rocha y Sta Teresa..



En el contrato se establecía que la cantidad de salidas mensuales, de común acuerdo. se podían incrementar posteriormente lo que ocurre a partir del 1 de enero de 1856 debiendo salir el correo de Montevideo los días 1, 9,17 y 25 de cada mes



1858 – Prórroga contrato con Lapido – modificación 5 líneas de postas

Por decreto del 9 de diciembre de 1858 se prorrogó el contrato con Lapido por el término de 4 años y se mejoraron o modificaron las postas. Se establecían 4 correos mensuales desde el 1 de enero de 1859 con las siguientes carreras:

1 Mdeo a Carmelo, incluyendo Canelones, San José, Rosario y Colonia. Desde Carmelo a Nueva Palmira (Montevideo, Piedras, Canelones, Santa Lucía, San José, Pavón, Rosario y Carmelo)
2 Mdeo a Salto, incluyendo (San José) Mercedes y Paysandú.
3 Mdeo a Tcbó, incluyendo Santa Lucía, Florida y Durazno. Desde Durazno a Porongos
4 Mdeo a Artigas, incluyendo la villa de Melo. (Mdeo, Pando, Mosquitos, Solís Grande, Minas, Cordobés, Alonso, Cerro Largo y Artigas.)
5 Mdeo a Rocha, incluyendo Pando, Maldonado y San Carlos. A Minas por Solís Chico (Montevideo, Solís Grande, Pan de Azúcar, Maldonado, San Carlos y Rocha.).

Autor: Héctor L. Volpe; Montevideo – Uruguay. – Fecha ultima actualización: 8 de Junio del 2017
Por observaciones, sugerencias, aportes, criticas, etc. : hvolpe@adinet.com.uy

Nota: a la finalización de este trabajo tome conocimiento que la mayoría de las piezas mencionadas como Ex P. Reim se encuentran actualmente en la colección de historia postal de Uruguay del Sr. Walter Britz